

ISSN 2074-9848  
e-ISSN 2310-0532



# БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН

2014

1 (19)

Калининград  
Издательство  
Балтийского федерального университета имени Иммануила Канта  
2014

БАЛТИЙСКИЙ

РЕГИОН

2014

1 (19)

Калининград:  
Изд-во БФУ  
им. И. Канта, 2014.  
168 с.

Журнал основан  
в 2009 году

Периодичность:  
4 номера в год  
на русском  
и английском языках

*Учредители:*

Балтийский  
федеральный  
университет  
им. Иммануила Канта

Санкт-Петербургский  
государственный  
университет

*Редакция*

Адрес: 236041, Россия,  
Калининград,  
ул. А. Невского, 14.

Выпускающий редактор:  
Кузнецова  
Татьяна Юрьевна  
tikuznetsova@kantiana.ru  
Тел.: +7 4012 59-55-43  
Факс: +7 4012 46-63-13  
www.journals.kantiana.ru

Точка зрения авторов  
может не совпадать  
с позицией  
учредителей

© БФУ им. И. Канта, 2014

*Редакционный совет*

*А. П. Клемешев*, д-р полит. наук, проф., ректор БФУ им. И. Канта — сопредседатель (Россия); *К. К. Худoley*, д-р ист. наук, проф., зав. кафедрой европейских исследований факультета международных отношений СПбГУ — сопредседатель (Россия); *С. С. Артоболевский*, д-р геогр. наук, проф., зав. отделом экономической и социальной географии Института географии РАН (Россия); *В. Г. Барановский*, д-р ист. наук, проф., зам. директора ИМЭМО РАН (Россия); *Й. фон Браун*, директор Центра изучения развития, проф. Боннского университета (Германия); *К. Лохто*, проф., директор Пан-Европейского института высшей школы экономики, г. Турку (Финляндия); *В. А. Мау*, д-р экон. наук, проф., ректор РАНХиГС (Россия); *А. Ю. Мельвиль*, д-р филос. наук, проф., декан факультета прикладной политологии НИУ — ВШЭ (Россия); *Р. М. Нурев*, д-р экон. наук, проф., зав. кафедрой экономического анализа организаций и рынков департамента прикладной экономики НИУ — ВШЭ (Россия); *А. О. Чубарьян*, проф., акад. РАН, директор Института всеобщей истории РАН (Россия).

*Редакционная коллегия*

*Г. М. Федоров*, д-р геогр. наук, проф., директор Института природопользования, территориального развития и градостроительства БФУ им. И. Канта — сопредседатель (Россия); *Н. В. Каледин*, канд. геогр. наук, доц., декан факультета географии и геоэкологии СПбГУ — сопредседатель (Россия); *В. В. Воронов*, д-р социол. наук, ведущий исследователь Института социальных исследований, Даугавпилсский университет (Латвия); *Т. Р. Гареев*, канд. экон. наук, доц., проректор по развитию и инновационной деятельности БФУ им. И. Канта (Россия); *Ю. М. Зверев*, канд. геогр. наук, зав. кафедрой географии, природопользования и пространственного развития БФУ им. И. Канта (Россия); *М. В. Ильин*, д-р полит. наук, проф. кафедры сравнительной политологии МГИМО (У) МИД РФ (Россия); *Э. Кнатте*, д-р агрономии, руководитель направления «Региональная география Европы», Институт земледельческого использования им. Лейбница, г. Лейпциг (Германия); *В. А. Колосов*, д-р геогр. наук, проф., зав. лабораторией геополитических исследований Института географии РАН (Россия); *Ю. В. Косов*, д-р филос. наук, проф., декан факультета международных отношений РАНХиГС (Россия); *Г. В. Кретинин*, д-р ист. наук, проф., проф. кафедры истории БФУ им. И. Канта (Россия); *Н. М. Межевич*, д-р экон. наук, проф. кафедры европейских исследований факультета международных отношений СПбГУ (Россия); *Т. Пальмовский*, д-р географии, проф., зав. кафедрой географии регионального развития Гданьского университета (Польша); *Э. Спиряевас*, д-р географии, проф., директор Центра трансграничных исследований, Клайпедский университет (Литва); *А. Е. Шаститко*, д-р экон. наук, проф. кафедры прикладной институциональной экономики экономического факультета МГУ им. М. В. Ломоносова (Россия).

ISSN 2074-9848  
e-ISSN 2310-0532



# BALTIC REGION

2014

1 (19)

BALTIC  
REGION  
2014  
1 (19)

Kaliningrad:  
I. Kant Baltic Federal  
University Press, 2014.  
168 p.

The journal  
was established in 2009

Frequency:  
4 issues  
in the Russian and English  
languages per year

*Founders*

Immanuel Kant Baltic  
Federal University

Saint Petersburg  
State University

*Editorial Office*

Address: 14, A. Nevski str.,  
Kaliningrad, Russia 236041

Executive secretary:  
Tatyana Kuznetsova,  
tikuznetsova@kantiana.ru  
Tel.: +7 4012 59-55-43  
Fax: +7 4012 46-63-13  
www.journals.kantiana.ru

The opinions expressed  
in the articles are private  
opinions of the authors  
and do not necessarily  
reflect the views  
of the founders  
of the journal

© I. Kant Baltic Federal  
University, 2014

*Editorial council*

Prof. *Andrei Klemeshev*, rector of the Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia (co-chair); Prof. *Konstantin Khudolei*, head of the Department of European Studies, Faculty of International Relations, Saint Petersburg State University, Russia (co-chair); Prof. *Sergey Artobolevsky*, head of the Economic and Social Geography Unit, Institute of Geography, Russian Academy of Sciences, Russia; Prof. *Vladimir Baranovsky*, deputy director of the Institute of World Economy and International Relations (IMEMO), Russian Academy of Sciences, Russia; Prof. Dr *Joachim von Braun*, director of the Center for Development Research (ZEF), Professor, University of Bonn, Germany; Prof. *Aleksander Chubaryan*, director of the Institute of World History, Russian Academy of Sciences, Russia; Dr *Kari Liuhto*, director of the Pan-European Institute, Turku, Finland; Prof. *Vladimir Mau*, rector of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Russia; Prof. *Andrei Melville*, dean of the Faculty of Applied Political Science, National Research University — Higher School of Economics, Russia; Prof. *Rustem Nureev*, head of the Department of Economic Analysis of Organizations and Markets, National Research University — Higher School of Economics, Russia.

*Editorial board*

Prof. *Gennady Fedorov*, director of the Institute of Environmental Management, Territorial Development and Urban Construction, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia (co-chair); Dr *Nikolai Kaledin*, dean of the Faculty of Geography and Geology, Saint Petersburg State University, Russia (co-chair); Dr *Timur Gareev*, head of the Department of Economics of the Firm and Markets, vice-rector for Innovative Development, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia; Prof. *Mikhail Ilyin*, head of the Department of Comparative Politics, Moscow State Institute of International Relations (MGIMO University), Russia; Dr *Elke Knappe*, Leibniz Institute for Regional Geography, Leipzig, Germany; Prof. *Vladimir Kolosov*, head of the Laboratory for Geopolitical Studies, Institute of Geography, Russian Academy of Sciences; Prof. *Yuri Kosov*, dean of the Faculty of International Relations, Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Russia; Prof. *Gennady Kretinin*, Department of History, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia; Prof. *Nikolai Mezhevich*, Department of European Studies, Faculty of International Relations, Saint Petersburg State University, Russia; Prof. *Tadeusz Palmowski*, head of the Department of Regional Development, University of Gdansk, Poland; Prof. *Andrei Shastitko*, Department of Applied Institutional Economics, Faculty of Economics, Moscow State University, Russia; Prof. *Eduardas Spiriajevas*, head of the Centre of Transborder Studies, Klaipeda University (Lithuania); Dr *Viktor Voronov*, Leading Research Fellow, Institute of Social Studies, Daugavpils University, Latvia; Dr *Yuri Zverev*, head of the Department of Geography, Environmental Management and Spatial Development, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

# СОДЕРЖАНИЕ



## ***Международные отношения: Россия и страны Прибалтики***

*Межевич Н. М.* Внешняя политика государств Прибалтики и крупные инфраструктурные проекты 2010—2014 годов ..... 7

*Романова Т. А.* Нераскрытый потенциал сотрудничества России и Европейского союза в области энергоэффективности и возможности Балтийского региона ..... 29

*Ланко Д. А.* Эстония во внешней политике Российской Федерации: прогноз на среднесрочную перспективу ..... 46

## ***Актуальные вопросы развития Калининградской области***

*Гимбицкий К. К., Кузнецова А. Л., Федоров Г. М.* Развитие экономики Калининградской области: этапы реструктуризации ..... 56

*Гареев Т. Р., Елисеева Н. А.* Модель товарных потоков эксклавного региона: в поисках ренты «переходного периода» особой экономической зоны ..... 72

*Романова Е. А., Виноградова О. Л.* Сельские районы Калининградской области (оценка социального благополучия) ..... 91

## ***Экономико-географические исследования***

*Кузнецов С. В., Лачининский С. С.* Современная трактовка категории «геоэкономическое положение» и ее верификация на примере Санкт-Петербургской агломерации ..... 103

*Мартынов В. Л., Сазонова И. Е.* основные тенденции и проблемы развития Аландских островов ..... 122

*Скатерщиков С. В., Чистобаев А. И.* Принципы территориального планирования и их реализация в Европейском союзе и Российской Федерации ..... 137

*Михайлов А. С.* География международных кластеров в Балтийском регионе ..... 149

***Рецензии*** ..... 164

# CONTENTS



## ***International relations: Russia and the Baltics***

- Mezhevich N.M.* Major infrastructure projects and the foreign policy of the Baltic states in 2010—2014 ..... 7
- Romanova T.A.* Russia-EU energy efficiency cooperation in the Baltic region: the untapped potential ..... 29
- Lanko D.A.* Russian-Estonian relations: a medium-term forecast ..... 46

## ***Development of the Kaliningrad region: challenges and perspectives***

- Gimbitsky K.K., Kuznetsova A.L., Fedorov G.M.* The development of Kaliningrad regional economy: A new stage of restructuring ..... 56
- Gareev T.R., Yeliseeva N.A.* Commodity flow model for an exclave region: Rent-seeking in the ‘transitional period’ of the special economic zone ..... 72
- Romanova E.A., Vinogradova O.L.* Measuring social well-being in the rural areas of the Kaliningrad region ..... 91

## ***Economic geography***

- Kuznetsov S.V., Lachninsky S.S.* Modern understanding of ‘geoeconomic position’ and the Saint Petersburg agglomeration ..... 103
- Martynova V.L., Sazonova I.E.* Development of Aland Islands: major trends and challenges ..... 122
- Skatershchikov S.V., Chistobaev A.I.* Spatial planning in the European Union and the Russian Federation ..... 137
- Mikhailov A.S.* Geography of international clusters in the Baltic region ..... 149
- Reviews*** ..... 164

# МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОТНОШЕНИЯ: РОССИЯ И СТРАНЫ ПРИБАЛТИКИ

---

---

УДК 237 (474/476)

ВНЕШНЯЯ ПОЛИТИКА  
ГОСУДАРСТВ  
ПРИБАЛТИКИ  
И КРУПНЫЕ  
ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ  
ПРОЕКТЫ  
2010—2014 ГОДОВ

*Н. М. Межевич*<sup>\*</sup>



Сегодня особую актуальность приобретают исследования, связанные с оценкой крупных инфраструктурных (и в силу этого политических) проектов, ориентированных на качественный прорыв в социально-экономическом развитии соответствующих стран. Миллиарды инвестиций, планируемых к вложению в энергетику и железную дорогу, имеют не экономическую, а политическую природу, так как альтернативные энергетические соединения, скоростные железные дороги могут привести к масштабным экономическим катастрофам, усложняющим перспективы сбалансированного общественного развития. Рассматриваются классические концепты теории региональной экономики и новой экономической географии в той их части, которая касается взаимосвязи политических и экономических факторов. Показывается объективная противоречивость политических и экономических целей развития наших соседей — государств Прибалтики. Значимость данного вопроса обусловлена актуальностью общей проблематики развития постсоветского пространства. Государства Прибалтики, безусловно, демонстрируют свой путь развития экономики и политической системы. Важнейшим результатом исследования следует считать подтверждение гипотезы о низкой эффективности крупных инфраструктурных проектов, их политической ангажированности. Игнорирование фактора взаимовыгодного экономического сотрудничества с Россией, с нашей точки зрения, дестабилизирует развитие национальных экономик стран Прибалтики, поэтому современные инфраструктурные проекты в регионе Балтийского моря должны быть интегрированы как в западном, так и в восточном направлении.

---

<sup>\*</sup> Санкт-Петербургский государственный университет. 199034, Россия, Санкт-Петербург, Университетская набережная, 7—9.

Поступила в редакцию 20.12.2013 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2014-1-1

© Межевич Н. М., 2014

**Ключевые слова:** инфраструктурные проекты, высокоскоростные дороги, альтернативные энергетические подключения, политическая ангажированность инфраструктурных проектов, развертывание новой фазы энергетического кризиса, Балтийский регион

Рассматривая вопрос об участии политических сил в продвижении и реализации крупных инфраструктурных проектов, следует отметить то, что политическая система государств Прибалтики существенно отличается от российской, и не только масштабом. Однако тезис о том, что малые государства в силу своего размера имеют качественно иные характеристики правящего класса, ошибочен. Действительно, гигантские размеры территории, численность населения и объемы распределяемых ресурсов масштаба Китая или России предполагают наличие более сложных моделей сращивания интересов политиков и бизнесменов. Ресурсы госбюджета настолько ограничены, что средства Евросоюза становятся практически единственным источником возможного перераспределения. Причем специфика системы контроля в ЕС и государствах Прибалтики такова, что прямые дотации находятся под жестким контролем. Средства на инфраструктурные проекты в Европе традиционно являются оптимальным инструментом перехвата ресурсов политическими элитами. Лоббирование бизнесом своих интересов в инфраструктурных проектах не только прибалтийская или российская практика, это происходит повсеместно.

В Эстонии и Латвии модель отношений «политика — бизнес» с середины 90-х гг. XX в. строилась как «северная или скандинавская».

Специфика рассматриваемого региона — высокая степень политической и экономической интегрированности правящего класса. Политики и бизнесмены заканчивают одни и те же школы, учатся в одном и том же университете, проводят время в одних и тех же студенческих корпорациях и, естественно, сохраняют эти связи на всю жизнь. Безусловно, внедрение в политический класс влиятельной группы лиц, чья карьера состоялась за пределами Прибалтики, например в США или Канаде, несколько изменило указанную ситуацию. Тем не менее сделанные выше выводы остаются в силе. Скандалы и конфликты бизнес-интересов носят в странах Прибалтики такой же характер и масштаб, как и на остальной части постсоветского пространства<sup>1</sup>. Эстонские политологи придумали интересный термин: «seemukapitalism», т. е. «капитализм братанов».

Собранные в Эстонии 18 тыс. подписей<sup>2</sup> под обращением Хартии 12 свидетельствуют о том, что ее авторы оказались правы со своим программным тезисом: «Власти предрасположены уже не испытывают необходимости обращать внимание на общественность. Воцарилось мнение, что цель оправдывает средства. Носители власти насмеяются над правилами игры демократии. Власть продажна. Во имя власти мирятся с ложью» [1].

Примерами масштабных коррупционных проектов, основанных на сращивании политической власти и бизнес-проектов в Литве, следует считать закрытие Игналинской АЭС [2], продажу американцам и перепродажу полякам Мажейкяйского НПЗ, строительство национального стадиона в Вильнюсе [3].

<sup>1</sup> С корректировкой на масштаб государства.

<sup>2</sup> При корректировке под «российский масштаб» это примерно 2 млн подписей.



Уникальным примером политического лоббирования в Литве стал закон об учреждении национального Инвестора «Лео Лт» (Leo Lt) [4]. Компания «Лео Лт» была образована в мае 2008 г. путем слияния госпредприятий «Легувос энергия» (Lietuvos energija), «Восточные распределительные сети» (RST) и предприятия частного капитала «Западные распределительные сети» (VST), которым руководила «НДХ энергия» (NDX energija). Правительство владело 61,7% акций «Лео Лт» и 38,3% «НДХ энергия». В 2009 г. Правительство Литвы и компания «НДХ энергия» пошли на мировую и подписали договор о ликвидации «Лео Лт». При этом «НДХ энергия» получила реституционную компенсацию в размере 680 млн литов [5]. Компания не смогла реализовать какие-либо значимые проекты в энергетической сфере и вошла в историю как литовская версия Панамского канала. Правая партия «Союз Отечества» и ее лидер Андриус Кубилиус, а также экс-президент В. Адамкус несет персональную ответственность за его инициирование и последующий провал. Впрочем, та или иная схема сброса бюджетных активов дружественным компаниям применялась всеми политиками последующего периода. Имеются данные о связи лидеров консерваторов со структурами, занимавшимися предпроектными и проектными работами объекта «порт Швянтойи».

В Латвии ситуация с политическим лоббированием несколько скромнее. В качестве примеров политического лоббирования приводится в основном строительство в Риге Южного моста, покупка мэрией Риги автобусов «Даймлер АГ» (Daimler AG). Однако наиболее масштабные проекты инфраструктурного характера и политические мероприятия редко удостоиваются внимания общественности [6]. Так, по данным Госконтроля, Рижский порт неэффективно распорядился почти 22,2 млн латов, без процедуры закупки был заключен договор на сумму около 11,3 млн латов о строительстве железной дороги на острове Кунздиньсала, 10,7 млн латов были потрачены на работы по углублению фарватеров. При попустительстве управляющего порта Л. Логинова был нарушен Закон о портах и осуществлены проекты по развитию порта общей стоимостью 24,9 млн латов, которые не были предусмотрены в программе развития Рижского свободного порта [7]. Официальной информации о политической ангажированности руководства порта нет, однако нет и ясности, как государственная политика в области отношений с Россией зависит от столь масштабных проектов.

Сегодня прямое лоббирование тех или иных инфраструктурных проектов в Прибалтике возможно только при их оформлении в качестве национальных проектов. Именно это мы и наблюдаем при продвижении больших инфраструктурных проектов.

Самые крупные проекты не связаны с коррупцией в юридическом смысле слова. Ущерб для национальных экономик здесь возникает из-за реализации экономически неоправданных проектов, которыми обеспечиваются политические мотивировки.

## Инфраструктурные проекты в электроэнергетике

Для Эстонии, Латвии и Литвы выход из состава СССР не вызвал нехватки электрической энергии. Неэнергоемкие национальные хозяйства легко адаптировались к изменению ценовых пропорций и повышению реальной стоимости электроэнергии. Рыночные отношения во многих сферах экономики уживались с централизованной энергетикой, которая обеспечивала предсказуемый и достаточно плавный рост тарифов маленьким странам, имеющим недостаточный объем энергоносителей. Таким образом, «влияние электроэнергетики на текущее экономическое положение стран Балтии и эффективность отрасли не были определяющими факторами для начала реформ» [8]. Именно поэтому в 90-е гг. XX в. страны Прибалтики амортизировали советское наследство, не особенно заботясь о будущем. Разделение Советского Союза на самостоятельные республики в политическом плане оказалось гораздо более простым делом, чем разделение единой инфраструктуры — транспортной и энергетической. Выросло новое поколение граждан (и неграждан), не помнящих наше общее государство, но подключающих электроприборы к единой энергетической сети.

Итак, вопросы сотрудничества РФ и ЕС обусловлены тем, что до настоящего времени страны Прибалтики связаны с энергосистемой России и Беларуси, но имеются и строятся новые соединения с Северной Европой. С Россией энергосистемы стран Прибалтики объединяет Соглашение о параллельной работе энергосистем так называемого электрического кольца Беларуси, России, Эстонии, Латвии, и Литвы (ЭК БРЭЛЛ), заключенное 7 февраля 2001 г. На 2013 г. участниками указанного соглашения были:

- ГПО «Белэнерго» (Беларусь);
- ОАО «ФСК ЕЭС» (Россия);
- ОАО «СО ЕЭС» (Россия);
- ООО «Elering OU» (Эстония);
- АО «Augstpieguma tikis» (Латвия);
- ЗАО «Litgrig UAB» (Литва).

Органом управления ЭК БРЭЛЛ является Комитет БРЭЛЛ, состоящий из представителей системных операторов.

Основные неполитические проблемы БРЭЛЛ:

- структура генерирующих мощностей неоднородна;
- не все энергосистемы региона сбалансированы по электроэнергии;
- в некоторых энергосистемах с преобладанием тепловых электростанций мало регулировочных мощностей;
- электрические сети имеют сложнзамкнутую кольцевую структуру;
- при существующей структуре генерации энергосистемы страны Балтии могут иметь трудности с балансированием энергосистемы;
- избытков электроэнергии ОЭС Северо-Запада недостаточно для надежного обеспечения энергобаланса региона после остановки Игналинской АЭС и до пуска ЛАЭС-2, а также Островецкой и Балтийской АЭС.

Экспертное сообщество практически едино во мнении о том, что в регионе ограниченном Германией, Чехией, Словакией, Беларусью и Россией (без ее Калининградского эксклава), существует дефицит генерирующих мощностей, непреодолимый без развертывания ядерной энергетики. Эта ситуация сложилась частично из-за недальновидной политики Европейского союза, одновременно закрывшего Игналинскую АЭС в Литве и сдерживающего классическую сланцевую энергетику Эстонии (не путать с энергетикой сланцевого газа) [9]. До 50 % производимой Игналинской АЭС электроэнергии экспортировалось в Калининградскую область России и Беларусь [10]. Кроме того, в 2016 г., вероятно, будут остановлены все старые производственные блоки электростанций Нарвы, которые не соответствуют стандартам Европы по эмиссии.

В настоящее время в составе ОЭС Северо-Запада работают энергообъекты, расположенные на территориях Санкт-Петербурга, Мурманской, Калининградской, Ленинградской, Новгородской, Псковской, Архангельской областей, республик Карелия и Коми. ОЭС обеспечивает синхронную параллельную работу ЕЭС России с энергосистемами стран Прибалтики и Беларуси, а также несинхронную (через конвертор) — с энергосистемой Финляндии и экспорт электроэнергии в страны, входящие в объединение энергосистем Скандинавии «НОРДЕЛ» (Восточная Дания, Финляндия, Норвегия, Швеция), которое 1 июля 2009 г. было ликвидировано. Все его оперативные задачи были полностью переданы в Европейскую сеть системных операторов в электроэнергетике (ENTSO-E).

Для обеспечения растущих потребностей в электрической энергии планируется ввод новых мощностей атомных электростанций: уже развернуто строительство (Ленинградской АЭС-2, Кольской АЭС-2, Балтийской АЭС) и ряда гидроэлектростанций (Кольские ПЭС, Волховская ГЭС-6, Лесогорская ГЭС-6).

В СЗФО осуществляются мероприятия по реализации экспортно-импортной политики России в сфере электроэнергетики. Предусматривается дальнейшее увеличение экспорта электрической энергии в Финляндию.

До ввода второго блока на Калининградской ТЭЦ-2 в конце 2010 г. дефицит электрической мощности калининградской энергосистемы компенсировали за счет поставок в размере 200 МВт из Единой энергетической системы России через электрические сети энергосистем Беларуси и стран Балтии, а также за счет ввода в действие в калининградской энергосистеме тепловых электростанций, использующих твердое топливо. Однако необходимо снизить зависимость области от одного источника электроэнергии — ТЭЦ-2. Опасность такой зависимости показал блэкаут 8 августа 2013 г.

В условиях возможного объединения энергосистем Литвы и Польши для обеспечения надежного электроснабжения жителей Калининградской области предполагалось сооружение двухцепной линии электропередачи «калининградская энергосистема — энергосистема Поль-

ши» напряжением 400 кВ, которая позволит осуществлять обмен электрической энергией, а также передавать ее избытки в европейские страны. Однако, как и в целом в комплексе вопросов российско-польских отношений, в энергетике климат доверия между странами отсутствует, договоренности о российском энергоэкспорте в Польшу тоже нет. Соответствующие коррективы приходится вносить и в строительство Балтийской АЭС.

Особо следует отметить то, что сегодня энергосоединения России и Беларуси не позволяют обеспечивать необходимый транзит электроэнергии. Определенная часть потока между ЛАЭС и Беларусью идет через Эстонию — Латвию. Выход этих стран из БРЭЛЛ означает чрезвычайную ситуацию для Калининградской области и Беларуси.

Возвращаясь к Соглашению БРЭЛЛ 2001 г., нужно добавить, что оно не содержит положений, регулирующих ключевые аспекты совместной работы:

- централизованное скоординированное планирование;
- диспетчеризация в реальном времени;
- финансовое урегулирование отклонений объемов фактических перетоков от плановых.

Главная проблема заключается в том, что корпоративный характер Соглашения БРЭЛЛ не снимает разногласия, обусловленные принадлежностью сторон к разным юрисдикциям [11].

В настоящее время государства Прибалтики взяли курс на сепаратизацию от российской и белорусской энергосистем. Министр экономики и коммуникаций Эстонии Юхан Партс неоднократно подчеркивал, что выход балтийских стран из общей системы (БРЭЛЛ) неизбежен и необходим для развития европейского энергорынка [12].

Российские власти, считающие, что одностороннее решение о разделении энергосистемы невозможно, подвергают критике планы Еврокомиссии по выходу стран Балтии из единой энергосистемы, охватывающей Северо-Запад России и Беларусь. По согласованию всех сторон 8 апреля 2002 г. в 10.35 энергосистемы Латвии, Эстонии и Литвы, а также Калининградской области и части Беларуси отключились от энергосистем Северо-Запада России для снятия технических характеристик. Отключение состоялось под руководством расположенного в Риге координационного центра «Балтия» (DC Baltija). Результаты проверки показали, что Балтийская энергосистема способна функционировать независимо, полученные данные будут использованы для регулирования частоты работающих параллельно энергосистемы стран Балтии и единой энергосистемы России, а в перспективе — для синхронного действия с другими энергосистемами Европы [13].

Однако в дальнейшем позиции сторон претерпели изменения, связанные с взаимным недоверием. Так, в августе 2012 г. министр энергетики Литвы Арвидас Сякмокас заявил, что Россия готовится к отключению стран Балтии от энергосистем Восточной синхронной зоны (ЕЭС/ОЭС — *англ.* IPS/UPS), объединяющий энергосистемы Латвии, Эстонии и Литвы, а также стран СНГ, за исключением Армении и

Туркмении). По словам министра, в Калининградской области 1 августа 2012 г. были проведены испытания с целью оценить готовность электроэнергетической системы региона к работе после отключения соседних систем. «Такие испытания могут означать, что, понимая стратегическую цель стран Балтии работать синхронно в сети континентальной Европы, Россия начинает готовиться к десинхронизации электроэнергетических систем стран Балтии от российской системы ЕЭС/ОЭС» [14]. Возникает вопрос: чем же обеспокоен Вильнюс? Неужели тем, что энергетики Калининграда действительно не исключают того, что страны Прибалтики «уйдут» из единой энергосистемы. Ориентация стран Прибалтики на выход из БРЭЛЛ без соответствующих консультаций и согласований с Россией и Беларусью потенциально создает для последних проблемы. До 40% пропускной способности между энергосистемами Центра и Северо-Запада Российской Федерации обеспечивается сетями прибалтийских стран. Проект БРЭЛЛ был направлен на содействие развитию объектов электропередачи, поставки природного газа из Российской Федерации в Европейский союз, совместную работу электроэнергетических систем Российской Федерации и Европейского союза [15].

«Создание открытого конкурентного рынка в Балтии имеет смысл только в том случае, если он охватывает все три страны Балтии. Деятельность рынка каждой из стран Балтии в отдельности, по причине своей ограниченности, теряет всякий смысл» [11]. Формально это признают в Таллине, Риге, Вильнюсе, однако на практике на рынке электрической энергии идет жесткая конкурентная борьба. Провальный проект Висагинской АЭС свидетельствует именно об этом. В работах экспертов Санкт-Петербургского государственного университета и Балтийского федерального университета им. И. Канта неоднократно подчеркивалась история проекта станции [16].

После вступления прибалтийских стран в ЕС их планы координации начали получать бумажное оформление. В 2007 г. Литва, Латвия и Эстония разработали проект совместной стратегии, направленный на повышение своей энергетической безопасности [17]. Однако и в 2013 г. вопрос о скоординированной политике в области энергетики не вышел за пределы «бумажного» этапа. На состоявшемся 8 ноября 2013 г. в Риге заседании Балтийского совета министров (БСМ) принято предложение Литвы создать вместе с Латвией и Эстонией стратегическую комиссию электроэнергетического сектора, сообщила пресс-служба Правительства Литвы. «По инициативе Литвы Комитету старших должностных лиц БСМ поручено представить предложения по трем вопросам: относительно совместного проекта выработки электроэнергии, синхронизации с едиными сетями и рынка электроэнергии». Вновь рассматривался проект Висагинской АЭС, по которому еще имеются открытые вопросы [18]. О каких вопросах идет речь до конца не понятно. Президент Литвы отмечала в интервью агентству новостей «Балтик ньюс сервис» (BNS): «Думаю, что продолжать ранее разработанный проект уже, наверное, невозможно. Состоялся референдум, люди высказали

свое мнение, поэтому без поправок, без каких-либо корректировок проект, несомненно, похоронили. <...> Пожалуй, один реактор мы могли бы вместе с японцами построить, если на то будет политическая воля и понимание, что нам это нужно» [19].

Министр энергетики Литвы Ярослав Неверович 22 октября 2013 г. провел переговоры с вице-президентом компании «Хитачи лтд» (Hitachi Ltd) Коджи Танакой, на которых обсуждались параметры обновленного предложения по проекту строительства Висагинской АЭС и вопросы дальнейшего сотрудничества. Одним из направлений развития сотрудничества министр назвал «синхронизацию энергетических систем балтийских стран с европейской энергосистемой». В тот же день был подписан меморандум о взаимопонимании между компаниями «Летувос энергия» и «Хитачи лтд», который предусматривает сотрудничество в области поставок электроэнергии, производства теплоэнергии, накопления электроэнергии, «умных» сетей и других неядерных проектах. При этом генеральный директор «Летувос энергия» Далиус Мисюнас отметил, что с учетом обновленных условий стоимость электроэнергии ВАЭС может снизиться с 21,5 до 19,5 цента. Но «пока непонятно, будет ли эта цена ниже рыночной». Согласно прогнозам, стоимость электроэнергии на рынке в 2022—2025 гг. может варьироваться от 15,6 до почти 30 центов [20]. Как можно прогнозировать цены на электроэнергию с объекта, который еще не прошел стадию предпроектного исследования, не ясно. Очевидно, что главное здесь — это получение дополнительных средств на энергетическую инфраструктуру из фондов ЕС и возможность их разнопланового освоения. Требуемые на энергетические проекты ресурсы, оцениваемые сегодня в 6—6,5 млрд евро, при текущей ситуации в Прибалтике, Европе и Японии найти будет сложно. Если это произойдет, строительство не будет угрожать российским экономическим и иным интересам.

При значительной поддержке ЕС планируются и осуществляются следующие энергосоединения:

Системы «ЛитлПол Линк» (LitPol Link), «Норд Балт» (NordBalt), «Эстлинк» (Eastlink) совместно с уже действующим энергомостом «Польша — Швеция» составят новое энергетическое балтийское кольцо.

В мае 2008 г. была основана совместная компания «ЛитлПол Линк» для реализации проекта по созданию энергомоста между Польшей и Литвой. Предполагается протянуть линию электропередач напряжением 400 кВ между Алитусом (Литва) и Элком (Польша). Планируемая передаваемая мощность — 600—1000 МВт, направление передачи будет определяться энергетическими потребностями каждой из стран. Проект намечено завершить к 2015 г.

Смычка ЛЭП Литвы и Польши является одним из стратегических проектов литовской энергетики. Межсистемное соединение пройдет через три балтийские страны до Западной Европы, что создаст условия для интеграции электроэнергетических рынков.

Электросоединение между Литвой и Польшей к 2015 г. должно передавать мощности до 500 МВт, к 2020-му — 1000 МВт [21]. Предвари-

тельная стоимость проекта — 1,281 млрд литов [22]. Исходя из инфляционных ожиданий, учитывая непредвиденные расходы, стандартные постпроектные коэффициенты удорожания, следует предположить, что общая стоимость реализации проекта — не менее 2 млрд литов. Под строительство ЛЭП «ЛитПол Линк» между Литвой и Польшей ожидается финансовая помощь Евросоюза (ЕС) в размере примерно 200 млн литов. Руководство литовско-польского предприятия считает, что есть возможность получить благодаря современным инструментам финансирования от 50 до 75% от требуемых инвестиций [23]. Однако это предположение не базируется на юридически оформленных договоренностях.

В декабре 2006 г. был введен в строй подводный электрокабель «Эстлинк» — первый совместный проект компаний стран Балтии и Финляндии, стоимостью 110 млн евро. Кабель, в частности, должен обеспечить государства Северной Европы электричеством, произведенным в странах Балтии. Подводный кабель соединяет преобразовательную 330-киловаттную подстанцию Харку, расположенную вблизи Таллина, и 440-киловаттную подстанцию Эспоо около Хельсинки. Управление кабелем мощностью 350 МВт осуществляется из центров контроля в Харку и Эспоо. Сооружается второй финско-эстонский подводный кабель «Эстлинк-2» с планируемой мощностью не менее 650 МВт. Ввод его в строй запланирован на начало 2014 г. Бюджет прокладки морского кабеля составляет около 320 млн евро. Помощь ЕС — 100 млн евро [24].

Поставщики энергии Латвии и Литвы подписали также меморандум о прокладке электрокабеля «НордБалт», который соединит страны Балтии и Швецию. Изначально проект сметной стоимостью 516—738 млн евро мог достаться Латвии. Меморандум о взаимопонимании, необходимый для начала работ, заключили 9 июня европейское Центральное агентство по управлению проектом, литовское предприятие «Летувос энергия АВ», латвийское «Латвэнерго» и шведская компания «Свенска Крафтнат» (Svenska Kraftnat). До 2016 г. по дну Балтийского моря планируется провести кабель длиной 350 км, между энергетическими системами Литвы и Швеции. Стоимость проекта составляет около 516—738 млн евро и является частью общеевропейского стабилизационного экономического плана. Еврокомиссия выделяет на его реализацию из своего бюджета 175 млн евро. На 2016—2017 гг. запланирован ввод в строй кабельного соединения «НордБалт» между Литвой и Швецией мощностью 700—1000 МВт.

Все вышеупомянутые проекты требуют огромных затрат при вероятном отсутствии экономического результата — снижения цен на электрическую энергию. Иницируя указанные проекты, их авторы не объясняют, какую цену придется платить за политическое обеспечение энергетической независимости. Президент Литвы Д. Грибаускайте отметила: «... что касается обеспечения электроэнергией, то в 2015 г. мы наладим энергетическую смычку со Швецией, а еще с Эстонией и Финляндией. Таким образом, мы полностью подключаемся к северному энергетическому пулу в течение 2014—2015 гг.» [19].

Предположим, что планы Д. Грибаускайте реализуются. Во-первых, будет израсходовано не менее 2 млрд евро. Во-вторых, как показывает опыт Эстонии, уже подключенной к «Норд пул», электроэнергия дешевле не станет. Если в Финляндии электроэнергия 24.06.2013 г. стоила 55,5 евро за МВт · ч, то в Эстонии — 103,85, в Швеции же электроэнергия еще дешевле, чем в Финляндии, — 42 евро за МВт · ч» [25]. Как максимум возможно выравнивание цен между Финляндией — Швецией и Эстонией — Латвией. Это означает, что в расходах промышленности и домохозяйств Прибалтики энергетическая составляющая будет в 1,9—2,3 раза больше. Тем самым гарантирована неконкурентоспособность национальных экономик. Как сказал в связи с этим президент частной компании «Итера Латвия» (Itera Latvija), торгующей газом в странах Прибалтики, Юрис Савицкис, «либерализация газового рынка в Балтии приведет не к снижению цен (на электроэнергию), как думает обыватель, а, наоборот, к их росту. Как предпринимателю мне это выгодно, а как жителю Латвии, заинтересованному в развитии страны, конечно, нет» [26]. Так, в настоящее время диверсификация (по третьему энергопакету) частично прошла, цена на электрическую энергию в Эстонии формируется теперь на «Норд пул», однако с момента открытия энергорынка Эстонии (с 1 января 2013 г.) ночная цена электричества в Таллине выросла на 127%, дневная — на 48%. Хотя ранее Минэкономики Эстонии обещало, что рост тарифов не превысит 20% [27]. Следует учитывать степень законопослушности граждан Эстонии, чтобы оценить прошедший 18 февраля 2013 г. в Таллине, возле здания Министерства экономики и коммуникаций, митинг против роста цен на электричество. Отметим и то, что Эстония наименее зависима от российских энергоносителей и практически не является энергодефицитной страной.

При существующей политике производства электроэнергии в Латвии до 2020 г. средняя цена на электроэнергию в стране может повыситься на 63% [28].

Отсутствие экспортных контрактов с Польшей, политические планы Литвы и предельно агрессивное отношение последней к БАЭС, вероятно, привели к определенным результатам. Приказ по Росатому № 40/484-П «О проведении мероприятий по Балтийской АЭС в 2013 году», существующий в двух версиях, предусматривает два варианта развития событий: консервацию стройки и изменение планов компании [29]. Как минимум речь идет о том, что вместо двух реакторов по 1150 МВт могут быть установлены реакторы 640 (типа ВВЭР — водяной энергетический реактор под давлением) и 40 МВт (типа КЛТ-40С, которые монтируют на подводных лодках). По данным российского агентства «ПРОАтом», сейчас речь идет о том, что сначала должна быть рассмотрена возможность внедрения реакторов малой мощности, а крупные реакторы будут эксплуатироваться в том случае, если будут созданы возможности для продажи электроэнергии» [30]. Решения о размещении блоков малой мощности, которые сейчас готовятся, — это ни в коем случае не отказ от строительства первого большого блока.



В итоге получается, что схема строительства Балтийской АЭС общей мощностью 2300 МВт, которая изначально рассчитывалась с учетом экспортных поставок, будет изменена. Планы Росатома сначала построить блоки малой мощности, а потом по ситуации решить вопрос о необходимости блоков большей мощности вполне обоснованны [31]. Причины вероятной корректировки не надо связывать с неконструктивной позицией Литвы [30]. «Росатом» абсолютно резонно минимизирует риски сверхкрупных инвестиций в условиях ограниченных рынков сбыта. О потенциальных рисках писали и российские эксперты. Особенно следует обратить внимание на работы Ю. М. Зверева [32; 33].

Отметим, что политика Литвы не исключает разрыва энергосетей Калининградской области и Беларуси. Такую возможность дает распределительный пункт РП 330 кВ «Битенай» [34].

### **Инфраструктура железных дорог и проекты «Рейл Балтика»**

Роль железнодорожного транспорта в крупных инфраструктурных проектах и собственно экономическом развитии объясняется тем, что «помимо прямых эффектов, имеющих значение непосредственно для железнодорожного транспорта, существует... спектр мультимодальных эффектов, которые реализуются в целом в транспортной системе страны. Значительная часть внешних эффектов от развития железнодорожного транспорта являются мультипликативными по степени воздействия на социально-экономическое развитие страны» [35].

Учитывая структуру экономики стран Прибалтики и масштабы внутренних рынков, следует признать то, что само существование железных дорог в этом регионе без российского участия бессмысленно, а без них невозможен и транзит. Несмотря на то что рассматриваемые государства уже двадцать лет не используют тезис о «транзитном мосте», на практике железные дороги остались ключевой отраслью их национальных экономик, и правительства трех прибалтийских республик уделяют большое внимание железнодорожной инфраструктуре. При этом неоднократно предпринимались попытки реформирования железных дорог. Вопрос об их организационной структуре находится вне зоны наших интересов. Исходя из общей темы исследования, в данной статье мы сосредоточимся на крупнейшем инфраструктурном проекте — «Рейл Балтика» (Rail Baltica).

Прежде всего, отметим то, что в настоящее время практически одновременно обсуждаются два различных проекта, причем если по первому из них начаты работы, то по второму речь идет только о предпроектных декларациях. Второй проект является высокоскоростным, первый — «классический», не более чем техническое соединение.

Основной инициатор проектов — Литва. Первоначально, т.е. в конце 90-х гг. XX в., развитие высокоскоростного движения в Литве должно было включать строительство высокоскоростной линии от Каунаса по Критскому коридору №9 до границы с Беларусью и далее через Минск до Москвы. Со временем эта линия от Каунаса могла бы быть продлена

до Клайпеды, одного из крупнейших портов Балтийского моря. Эта линия предназначалась и для грузовых поездов, поэтому в Клайпедо пред-полагалось развивать терминалы грузовых компаний, а также мультимодальные перевозки через этот порт [36]. Данный проект рассматривался не как среднесрочный, а именно долгосрочный. Однако российский вектор транспортной интеграции был «снят с повестки дня».

Главной целью «Рейл Балтика» является возобновление непосредственной связи стран Балтии с европейской железнодорожной сетью и развитие региональной интеграции. Интеграция железных дорог стран Балтии в транспортную систему Евросоюза позволит увеличить скорость движения поездов, рост пассажиро- и грузопотоков и прибылей.

Проект железной дороги с использованием стандартной европейской колеи охватывает Прибалтику, Восточную (Польша) и Западную Европу. Согласно проекту единая европейская колея должна соединить Таллин, Ригу, Каунас, Варшаву и Берлин (а в дальнейшем намечается продолжение маршрута до Венеции), улучшив таким образом сообщение между Центральной и Восточной Европой. Помимо этого планируется строительство подводного железнодорожного тоннеля между Таллином и Хельсинки либо (в случае экономической неоправданности проекта) пуск железнодорожного парома между городами. Таким образом, «Рейл Балтика» или («Рейл Балтика-2») в теории может соединить и Скандинавию с Западной Европой.

В конце октября 2006 г. в Вильнюсе состоялась первая презентация «окончательного» отчета о возможностях железнодорожного проекта «Рейл Балтика». В 2007 г. по инициативе Министерства путей сообщения Литовской Республики назначен исполнитель проекта — АО «Литовские железные дороги» и сформирована специальная программа, которая аккумулирует средства из национального бюджета, а также финансовую помощь ЕС и направляет их на воплощение проекта.

В июле 2007 г. Литва, Латвия и Эстония подготовили и согласовали графики своих действий по выполнению проекта и подали заявки на получение финансовой помощи для их осуществления в рамках программы на 2007—2013 гг.

В июне 2010 г. в Роттердаме была подписана декларация о перевозке грузов по железнодорожному коридору № 8 «Страны Бенилюкса — Германия — Польша». Железнодорожная ветка Каунас — Варшава, входящая в часть пути «Рейл Балтика», стала частью этого железнодорожного коридора.

Первый проект «западной» интеграции — железнодорожная линия «Рейл Балтика» (Варшава — Каунас — Рига — Таллин — Хельсинки) — изначально рассматривался как неотъемлемая часть трансъевропейской транспортной сети TEN-T, которая поможет сформировать конкурентоспособную европейскую железнодорожную сеть. Об этом говорилось в подписанной 19 октября 2009 г. в Вильнюсе декларации министров транспорта Польши, Литвы, Латвии, Эстонии, Финляндии и комиссара Еврокомиссии по транспорту.

Во время конференции «Дни программы TEN-T 2010. Трансъевропейские транспортные сети — создание основной сети ЕС» представители министерств транспорта Польши, Литвы, Латвии, Эстонии и Финляндии подписали меморандум относительно проекта «Рейл Балтика», выразив тем самым свою политическую волю к его дальнейшему развитию и предусмотрев конкретные обязательства сторон, необходимые для его осуществления. Согласно документу, несмотря на экономический кризис, стороны договорились искать новые технические решения, чтобы до 2013 г. достичь результата скорости по «Рейл Балтика» в 120 км/ч [37]. Это и есть «Рейл Балтика-1». Сегодня строится небольшой участок в Литве по стандартам «Рейл Балтика-1», т. е. европейская колея и стандартная скорость движения поезда — примерно 120 км/ч. Учитывая темпы строительства и характер переговоров между государствами Прибалтики, проект «Рейл Балтика-1» мог бы быть реализован примерно к 2025 г.

Планы были нарушены новым проектом «Рейл Балтика-2» (изменение трассы, технологии высокоскоростного движения). Высокоскоростная железная дорога через Литву, Латвию, Эстонию должна использоваться не только для перевозки пассажиров: так как плотность населения Литвы, Латвии и Эстонии невысока, такая дорога не будет обеспечена достаточными пассажиропотоками. Данную линию планируется проектировать как смешанную, т. е. она должна предназначаться также и для грузового движения, что должно обеспечить ее окупаемость. Движение грузовых поездов следует интегрировать в схему движения пассажирских поездов.

Скоростная трасса «Рейл Балтика-2» рекламировалась как проект, после осуществления которого Эстония получит железнодорожное сообщение с Европой — Таллин — Берлин. Однако на данный момент это абстрактный набор пожеланий.

Премьер-министр Литвы Альгирдас Буткявичюс полагает, что проект трансъевропейской железной дороги «Рейл Балтика-2» начнет реализовываться лишь после 2020 г. По его словам, до 2016 г. будут проведены исследования по проекту, так что строительство продолжится и в 2021—2027 гг.:

Мы считаем, что этот объект должен строиться и после 2020 г. Намечено, что по поводу финансирования нужно будет обращаться и в будущей финансовой перспективе, потому что предположительно до 2016 г. будут... проводиться только анализ и исследования. Это не просто, нужно произвести и оценки воздействия на окружающую среду. Это должен быть долговременный проект <...> Сегодня [7 ноября 2013 г.] состоялась более серьезная дискуссия, особенно с Эстонией. Относительно обращения в европейские структуры, финансирования этого проекта. Также было намечено, что проект должен получить 85% финансирования (из средств ЕС - BNS) (цит. по: [38]).

Что же случилось, о чем «серьезная дискуссия с Эстонией»? На самом деле Литва строит «Рейл Балтика-1», опираясь на поговорку о журавле в небе и синице в руке, а Таллин «строит» «Рейл Балтика-2».

Эстонский министр экономики и коммуникаций Юхан Партс заявил, что Литва не выполняет соглашения с соседними странами относительно внедрения в жизнь проекта трансъевропейской железнодорожной колеи «Рейл Балтика»:

Коллеги в Литве уже объявляют, что начались работы между Польшей и Каунасом, но на самом деле то, что делается, — это не то, о чем мы договорились много лет назад. Говорят, что уже идет оборудование инфраструктуры для европейской железной дороги между Каунасом и Мариямполье (Marijampole), однако это не инфраструктура, которая позволит поездам ездить со скоростью 240 км в час, а на скорости наполовину меньше [39].

По словам министра, при реализации проекта «Рейл Балтика» больше всего времени отнимает решение проблем, которые возникают из-за Литвы. Он отметил, что «очень важно иметь одно совместное предприятия для общей инфраструктуры. Это обычная практика для проектов такого масштаба» [39]. Государства Прибалтики, а также Польша и Финляндия в середине сентября 2013 г. после трудных переговоров подписали декларацию о создании совместного предприятия. Цель «Рейл Балтика-2» — прокладка железной дороги между Хельсинки, Таллином, Ригой, Вильнюсом и Варшавой, которая будет продлена до Берлина [39].

Проект «Рейл Балтика-2» озвучивается как «Хельсинки — Берлин», однако самые предварительные проработки «охватывают территорию от Таллина до литовско-польской границы, вся Польша остается в проекте белым пятном — будет ли там вообще, и если будет, то какая трасса, в какую сумму это обойдется — ничего неизвестно. То же касается и Берлина — информации нет. Выходит, что тот, кто говорит о скоростной железной дороге из Таллина в Варшаву или из Таллина в Берлин, на самом деле твердо ничего утверждать не может. Мы просто не знаем, что будет после литовско-польской границы» [40].

К этому следует добавить то, что по отношению к участку Таллин — Хельсинки не начались даже предпроектные работы. Проблема и в том, что проект высокоскоростной дороги между Таллином и Берлином в настоящее время предполагает две пересадки в Каунасе и Варшаве (!)

Наконец, не решены в регионе общие проблемы европейской транспортной политики. Для Европы соединение Таллина с Ригой не приоритет. При этом конкуренция за средства ЕС только нарастает [41; 42].

В том случае если правительство Литвы пойдет навстречу правительству Эстонии, то появится скоростной отрезок между Каунасом и литовско-польской границей, в результате сразу три трассы будут вести из Каунаса:

- 1) нынешняя железная дорога с российской шириной колеи;
- 2) новая (строящаяся сейчас) дорога с европейской шириной колеи, но для поездов со скоростью движения до 120 км/ч;
- 3) «Рейл Балтика-2» для поездов со скоростью до 240 км/ч.

Осенью 2013 г. в польской печати неоднократно отмечалось, что Польша намерена провести реконструкцию отрезка пути между Варшавой и литовско-польской границей, чтобы сделать его пригодным

для движения поездов со скоростью до 160 км/ч. При этом польские эксперты, по сути говоря, подтвердили, что у них нет интереса к новой прямой трассе, что они предпочитают прежний идущий в объезд железнодорожный путь через Белосток.

Так как «Рейл Балтика-2» — проект трех прибалтийских стран, у Польши нет никаких официальных обязательств относительно проекта. С нашей точки зрения, любое польское правительство, особенно сформированное партией «Право и справедливость», в лучшем случае предложит еврокомиссару по транспорту С. Калласу строить дорогу на территории Польши за счет Евросоюза. Финансировать «Рейл Балтика-2», т. е. трассу Каунас — Берлин, Польшу может заставить только особо сильное внешнее давление в сочетании и компенсациями из фондов ЕС.

В настоящее время говорить об общей стоимости проекта невозможно, хотя в прессе и озвучена цифра в 3,6 млрд евро. На наш взгляд, даже для участка «литовская граница — Таллин» она занижена в три-четыре раза. Для всей трассы Хельсинки — Берлин более вероятна сумма в 45—50 млрд евро.

Десятилетиями окупаются проекты железных скоростных дорог между крупнейшими европейскими столицами в треугольнике Париж — Берлин — Лондон. Зарубежные эксперты справедливо указывают на необходимость объективной финансовой экспертизы. Наши расчеты свидетельствуют, что для окупаемости «узкоколейки» требуется по восемь поездов туда и обратно в сутки.

Приведем еще одну цифру для иллюстрации финансовой составляющей проекта: управляющая железнодорожной инфраструктурой в Польше компания (Polskie Linie Kolejowe S. A.) получит от Евросоюза порядка 1,3 млрд злотых (311,3 млн евро) *на модернизацию* 70-километрового участка, который является частью проектируемой железной дороги «Рейл Балтика-1» с евроколеей. Итак, на 70 км — дотация в 300 млн евро, помимо собственных расходов Польши и при условии реконструкции, а не нового строительства.

Подведем итоги. Все крупные инфраструктурные проекты государств Прибалтики так или иначе несут важную смысловую политическую нагрузку. Все они ориентированы на достижение ложно понимаемой геоэкономической независимости, игнорирование объективных законов рынка и логики международного разделения труда. Важно упомянуть, что транспортная и энергетическая интеграция Балтики с остальной частью ЕС — часть стратегии ЕС в РБМ, а не только инициатива самих прибалтов. Гипотетическая реализация всех запланированных транспортно-энергетических проектов предполагает затраты в пределах 25—35 млрд евро. Нет смысла говорить о том, что эта сумма непосильна для национальных экономик государств Прибалтики. Так, один из главных проектов Еврокомиссии программа инновационного развития транспорта, современной энергетики и Интернета («Connecting Europe») получила на 2014—2020 гг. лишь частичную поддержку — вместо 50 только 29 млрд евро [43]. Иными словами, государства Прибалтики теоретические готовы «в одиночку» использо-

вать все средства по данной бюджетной строке, но, естественно, такой возможности у них не будет.

Направление развития отношений стран Прибалтики и России связано с акцентированием внимания на реальном экономическом сотрудничестве (и шире — на тех перспективах, которые предоставляет рынок Таможенного союза), созданием климата доверия в условиях сужающегося коридора возможностей, избавлением от излишней политизации. Причем сегодня это нужно уже не России. Сегодня в этом нуждаются наши прибалтийские соседи, для них теперь это вопрос выживания.

### Список литературы

1. *Хартия 12* за последний месяц собрала в свою поддержку всего 200 подписей // DELFI : [новостной портал]. URL: <http://rus.delfi.ee/daily/estonia/hartiya-12-za-poslednij-mesyac-sobrala-v-svoyu-podderzhku-vsego-200-podpisej.d?id=65469076> (дата обращения: 30.12.2012).
2. *Коррупцированная* Прибалтика: Бриллианты власти, самый дорогой мост в мире и «скупная» Эстония // ИА «Регнум» : [сайт]. URL: <http://www.regnum.ru/news/1406809.html> (дата обращения: 20.05.2011).
3. *Обзор* литовских газет. Вильнюс // ИА «LETA» : [сайт]. URL: <http://www.leta.lv/rus/news/baltics/1332CD69-70DE-CF33-7799-AC8414939868/> (дата обращения: 22.08.2013).
4. *Коррупция* в Литве непобедима // News.TTS.LT : [новостной портал]. URL: [http://news.tts.lt/?r=bootstrap%2Farticle&section\\_id=4&article\\_id=3166](http://news.tts.lt/?r=bootstrap%2Farticle&section_id=4&article_id=3166) (дата обращения: 23.12.2008).
5. *Правительство* Литвы и NDX energija пошли на мировую и подписали договор о ликвидации Leo LT // Экспресс-неделя. 2009. 4 дек. URL: <http://www.nedelia.lt/news-lt/14377-leo-lt-uxodit-v-proshloe.html> (дата обращения: 04.12.2009).
6. *Президент*: Латвия даже на свое председательство в ЕС тратит вдвое больше других // Rus.db.lv : [бизнес-портал]. 2013. 7 нояб. URL: <http://rus.db.lv/nachalo/vse-novosti/prezident-latvija-dazhe-na-svoe-predsedatelstvo-v-es-tratit-vdvoe-sjatero-bol-she-drugih-56091> (дата обращения: 07.11.2013).
7. *Госконтроль* обнаружил ряд нарушений в работе Рижского свободного порта // BNN. 2013. 18 февр. URL: <http://bnn-news.ru/goskontrol-obnaruzhil-ryad-naruszeniy-v-rabote-rizhskogo-svobodnogo-porta-82826> (дата обращения: 18.02.2013).
8. *Шульга И.* Реформирование электроэнергетики стран Балтии // Энерго-рынок. 2005. №4. URL: <http://www.e-m.ru/archive/article.asp?aid=5215>
9. *Буткявичюс* удивлен заявлением президента Эстонии об АЭС // DELFI : [новостной портал]. URL: <http://ru.delfi.lt/news/politics/butkyavichyus-udivlen-zavleniem-prezidenta-estonii-ob-aes.d?id=60103417> (дата обращения: 11.12.2013).
10. *Тарасов А.В.* Современное состояние и перспективы развития ядерной энергетики в регионе Балтийского моря // Полярное сияние 2005. Ядерное будущее: безопасность, экономика и право : сб. тез. докл. VIII междунар. молодеж. науч. конф. URL: [http://www.polar.mephi.ru/ru/conf/2005/1\\_ekonomika/1\\_tarasov.html](http://www.polar.mephi.ru/ru/conf/2005/1_ekonomika/1_tarasov.html) (дата обращения: 11.09.2013).
11. *Махнитко А.Е., Варфоломеева Р.В.* Развитие энергетического комплекса стран Балтии // International Conference «Energy of Moldova — 2012. Regional Aspects of Development». October 4-6, 2012. Chisinau, 2012.
12. *Общая* электросеть с Россией создает напряжение в Прибалтике // ИНОТВ. RT. 2012. 14 дек. URL: <http://inotv.rt.com/2012-12-15/Obshhaya-elektroset-s-Rossiej-sozdaet> (дата обращения: 02.01.2013).

13. В Калининграде не было сбоев во время общепольского энергоэксперимента // BRC Info. URL: <http://www.brcinfo.ru:8081/news/new.php?id=926> (дата обращения: 08.05.2002).

14. Вильнюс обеспокоен возможным отключением стран Балтии от объединения энергосистем // Балтийский репортер. 2012. 5 авг. URL: <http://balticreporter.com/business/energetika-business/05082012-1325> (дата обращения: 03.12.2013).

15. Совместная работа энергосистем России и стран Балтии в синхронном режиме // Министерство энергетики РФ : [сайт]. URL: [http://minenergo.gov.ru/co-operation/russia\\_eu/russia\\_baltia/](http://minenergo.gov.ru/co-operation/russia_eu/russia_baltia/) (дата обращения: 30.11.2013).

16. Межевич Н. М. Перспективы развития атомной энергетики в восточной части Балтийского моря как фактор формирования системы международных отношений в регионе // Балтийский регион. 2013. №2(16). С. 30—40. doi: 10.5922/2074-9848-2013-2-3.

17. Страны Балтии разрабатывают общую энергетическую стратегию // ИА Интерфакс-Запад : [информационно-справочный портал Беларуси]. URL: <http://www.interfax.by/node/1025969> (дата обращения: 04.01.2007).

18. Специальная комиссия стран Балтии обсудят проекты новой АЭС и синхронизации // ИА «15 минут LT (RU)». URL: <http://www.15min.lt/ru/article/vesti/spetsialnaja-komissija-stran-baltii-obsudjat-proekty-novoj-aes-i-sinhronizatsii-504-383489#ixzz2k4P1WBmS> (дата обращения: 11.08.2013).

19. Гриваускайте об энергезависимости: Литве осталось продержаться пару лет // DELFI : [новостной портал]. URL: <http://ru.delfi.lt/news/politics/grivauskajte-ob-energenezavisimosti-litve-ostalos-proderzhatsya-paru-let.d?id=61659973> (дата обращения: 18.06.2013).

20. Visagino atominės elektrinės projektas // Проект Висагинской АЭС : [сайт]. URL: <http://www.vae.lt/> (дата обращения: 11.08.2013).

21. Компании Литвы и Польши исследуют возможность прокладки LitPol Link 2 // ИА «15 минут LT (RU)». URL: <http://www.15min.lt/ru/article/ekonomika/kompanii-litvy-i-polshi-issledujut-vozmozhnost-prokladki-litpol-link-2-505-382391#ixzz2k4iDGpjd> (дата обращения: 05.11.2013).

22. Электросмычку LitPol Link в Польше построит консорциум IDS-Bud и Enprom // ИА «15 минут LT (RU)». URL: <http://www.15min.lt/ru/article/ekonomika/elektrosmychku-litpol-link-v-polshe-postroit-konsortsium-ids-bud-i-enprom-505-358408> (дата обращения: 02.08.2013).

23. Под Litpol Link ожидается получение более 200 млн. литов помощи ЕС // DELFI : [новостной портал]. URL: <http://ru.delfi.lt/news/economy/pod-litpol-link-ozhidaetsya-poluchenie-bolee-200-mln-litov-pomoschi-es.d?id=62957470> (дата обращения: 04.10.2013).

24. Началось тестирование морского кабеля EstLink 2 // Postimees : [новостной портал]. URL: <http://rus.postimees.ee/2570070/nachalos-testirovanie-morskogo-kabelja-estlink-2> (дата обращения: 22.10.2013).

25. В Эстонии электроэнергия дороже почти в два раза, чем в Финляндии // Postimees : [новостной портал]. URL: <http://rus.postimees.ee/1280100/v-jestonii-jelektrojenergija-dorozhe-pochti-v-dva-raza-chem-v-finljandii> (дата обращения: 25.06.2013).

26. Павук О. Похоже на демагогию // Балтийский курс : электронный журнал. URL: <http://www.baltkurs.com/russian/arhiv/19/05gazoenergetika.htm> (дата обращения: 18.06.2013).

27. Рост ночной цены на электричество в Таллине составил 127% // Деловые ведомости. 2013. 12 февр. URL: <http://www.dv.ee/?PublicationId=02fbfc46-071d-46f4-ac86-30fbbb38099e&ref=rss> (дата обращения: 18.06.2013).

28. Цена на электроэнергию в Латвии будет расти, угрожая экономике // Бизнес и Балтия. 2012. 17 дек. URL: <http://www.bb.lv/bb/LV/11529> (дата обращения: 17.12.2012).

29. В связи с расширением линейки мощности реакторных установок Балтийской АЭС выпущен приказ // ИА «Атоминфо» : [сайт]. URL: <http://www.atominfo.ru/newse/10431.htm> (дата обращения: 15.12.2012).
30. *Кубилюс*: Позиция Литвы, которая не одобряла строительство АЭС в Калининграде, оправдала себя // ИА «15 минут LT (RU)». URL: <http://www.15min.lt/ru/article/vesti/kubiljus-pozitsija-litvy-kotoraja-ne-odobrjala-stroitelstvo-aes-v-kaliningrade-opravdala-sebja-504-339198#ixzz2UZOdUfFN> (дата обращения: 15.11.2013).
31. *Росатом* планирует консервацию строящейся Балтийской АЭС // ВКризис.ру : [информационный портал]. URL: <http://www.vkrisis.ru/news.php?news=4438&type=rus&rub=energy> (дата обращения: 05.06.2013).
32. *Зверев Ю. М.* Проблемы конкуренции и кооперации в топливно-энергетическом комплексе Балтийского региона // Балтийский регион. 2010. №1. С. 37—48. doi: 10.5922/2074-9848-2010-1-5.
33. *Зверев Ю. М.* Электроэнергетическая кооперация в Балтийском регионе и роль в ней России // Балтийский регион. 2013. №2 (16). С. 84—100. doi: 10.5922/2074-9848-2013-2-7.
34. *Краткая справка* о проблемах региона и Балтийской АЭС // ИА «Про-Атом». URL: <http://www.proatom.ru/modules.php?name=News&file=article&sid=3915&mode=flat&order=1&thold=0> (дата обращения: 17.07.2012).
35. *Оценка крупных инфраструктурных проектов. Задачи и решения. Разработки в рамках проектов ЦСР. М., 2013.*
36. *Буткявичюс Й.* Развитие высокоскоростных железных дорог в мире и их перспективы в Литве // Transport and Telecommunication. 2005. Vol. 6, № 4.
37. *Польша, Литва, Латвия, Эстония и Финляндия* подписали декларацию о Rail Baltica // Trans-Port : [транспортный портал]. URL: <http://www.trans-port.com.ua/index.php?newsid=5340> (дата обращения: 27.10.2009).
38. *Премьер*: проект Rail Baltica-2 — долгосрочный // ИА «15 минут LT (RU)». URL: <http://www.15min.lt/ru/article/ekonomika/premer-proekt-rail-baltica-2-dolgosrochnyj-505-383526#ixzz2k4faIU9W> (дата обращения: 08.11.2013).
39. *Эстонский* министр: Литва не выполняет соглашения по Rail Baltica // ИА «15 минут LT (RU)». URL: <http://www.15min.lt/ru/article/ekonomika/estonskij-ministr-litva-ne-vypolnjaet-soglashenija-po-rail-baltica-505-382700?cf=vl> (дата обращения: 06.11.2013).
40. *Салу М.* Скорый поезд Rail Baltic в Каунасе сбавит свой ход // ИА «15 минут LT (RU)». URL: <http://www.15min.lt/ru/article/vesti/skoryj-poezd-rail-baltic-v-kaunase-sbavit-svoj-hod-504-380818?cf=vl> (дата обращения: 29.10.2013).
41. *Кузнецов А. В.* Трансграничная корпоративная интеграция в Балтийском регионе // Балтийский регион. 2012. № 1 (11). С. 17—26. doi: 10.5922/2074-9848-2012-1-2.
42. *Кузнецов А. В., Оленченко В. А.* Строительство транспортных и энергетических сетей в Балтийском регионе как стимул развития территорий // Балтийский регион. 2013. № 4 (18). С. 7—22. doi: 10.5922/2074-9848-2013-4-1.
43. «Старая Европа» за счет «Новой Европы»: бюджет ЕС сократили впервые за 56 лет // ИА «Регнум» : [сайт]. URL: <http://www.regnum.ru/news/polit/1623294.html#ixzz2nvPnAY7F> (дата обращения: 09.02.2013).

### Об авторе

*Николай Маратович Межевич*, доктор экономических наук, профессор кафедры европейских исследований, факультет международных отношений, Санкт-Петербургский государственный университет, Россия.

E-mail: [mez13@mail.ru](mailto:mez13@mail.ru)





MAJOR INFRASTRUCTURE PROJECTS AND THE FOREIGN POLICY  
OF THE BALTIC STATES IN 2010—2014

N. Mezhevich\*

\**Institute of World Economy and International Relations (IMEMO)  
of the Russian Academy of Sciences  
23, Profsoyuznaya Str., V-71, GSP-7, Moscow, 117997, Russia*

Received on December 20, 2013

*At the current stage of social development, particular attention is drawn to studies that assess major infrastructure — and thus political — projects aimed at a qualitative breakthrough in the socio-economic development of the countries under investigation. The scheduled multi-billion investments into energy sector are of political rather than economic nature. The projects to develop alternative power grids and high-speed railways can result in large-scale economic downturns diminishing the prospects of balanced social development. The author addresses the classical concepts of the theory of regional economy and new economic geography and their interpretation of the interconnection between political and economic factors. The article aims to demonstrate the inconsistency between political and economic objectives of the development of the Baltics. The study contributes to a broader set of research into the issues of post-Soviet economic and political development. The Baltic States follow their own political and economic ways. The study proves the hypothesis of low efficiency of large infrastructure project and their political motivation. It is concluded that the disregard of the factor of mutually beneficial economic cooperation with Russia destabilizes the development of national economic of the Baltic States. The author believes that modern infrastructure projects in the Baltic Sea region should be integrated into both western and eastern dimensions.*

*Key words:* infrastructure projects, high-speed railway, alternative power interconnection, political motivation, new phase of energy crisis, Baltic region

References

1. Hartija 12 za poslednij mesjac sobrala v svoju podderzhku vsego 200 podpisej [Charter 12 last month gathered in his support of all 200 signatures], 2012, *DELFI*, available at: <http://rus.delfi.ee/daily/estonia/hartiya-12-za-poslednij-mesyac-sobrala-v-svoju-podderzhku-vsego-200-podpisej.d?id=65469076> (accessed 30.12.2012).
2. Korrumpirovannaja Pribaltika: Brillianty vlasti, samyj dorogoj most v mire i "skuchnaja" Jestonija [Corrupt Baltics: Diamonds authorities, the most expensive bridge in the world and "boring" Estonia], 2011, *Regnum*, available at: <http://www.regnum.ru/news/1406809.html> (accessed 20.05.2011).
3. Obzor litovskih gazet, Vil'njus [Overview of Lithuanian newspapers, Vilnius], 2013, 30 October, *Leta*, available at: <http://www.leta.lv/rus/news/baltics/1332CD69-70DE-CF33-7799-AC8414939868/> (accessed 22.08.2013).
4. Korrupcija v Litve nepobedima [Corruption in Lithuania invincible], 2008, *News.TTS.LT*, available at: [http://news.tts.lt/?r=bootstrap%2Farticle&section\\_id=4&article\\_id=3166](http://news.tts.lt/?r=bootstrap%2Farticle&section_id=4&article_id=3166) (accessed 23.12.2008).
5. Leo LT uhodit v proshloe [Leo LT thing of the past], *Savaitės ekspresas*, 2009, available at: <http://www.nedelia.lt/news-lt/14377-leo-lt-uxodit-v-proshloe.html> (accessed 04.12.2009).

6. Prezident: Latvija dazhe na svojo predsedatel'stvo v ES tratit vdesjatero bol'she drugih [President: Latvia even its presidency of the EU spends ten times more than any other], 2013, *DB.lv*, available at: <http://rus.db.lv/nachalo/vse-novosti/prezident-latvija-dazhe-na-svoe-predsedatel-stvo-v-es-tratit-vdesjatero-bol-she-drugih-56091> (accessed 07.11.2013).

7. Goskontrol' obnaruzhil rjad narushenij v rabote Rizhskogo svobodnogo porta [State control has found a number of violations in the Freeport], 2013, *BNN-NEWS.RU* — *Baltic News Network*, available at: <http://bnn-news.ru/goskontrol-obnaruzhil-ryad-narusheniy-v-rabote-rizhskogo-svobodnogo-porta-82826> (accessed 18.02.2013).

8. Shulga, I. 2005, Reformirovanie jelektrojenergetiki stran Baltii [Power Industry Reform Baltic countries], *Jenergorynok* [Energy Market], no. 4, available at: <http://www.e-m.ru/archive/articleser.asp?aid=5215> (accessed 07.11.2013).

9. Butkjavichjus udivlen zajavleniem prezidenta Jestonii ob AJeS [Butkevičius surprised by the statement of the President of Estonia NPP], 2013, *Delfi*, available at: <http://ru.delfi.lt/news/politics/butkjavichjus-udivlen-zayavleniem-prezidenta-estonii-ob-aes.d?id=60103417> (accessed 11.12.2013).

10. Tarasov, A. V. 2005, Sovremennoe sostojanie i perspektivy razvitija jadernoj jenergetiki v regione Baltijskogo morja [Current state and prospects of development of nuclear power in the Baltic Sea Region], *Sbornik tezisov dokladov VIII Mezhdunarodnoj molodezhnoj nauchnoj konferencii Poljarnoe sijanie 2005. Jadernoe budushhee: bezopasnost', jekonomika i pravo* [Abstracts of the VIII International Youth Scientific Conference aurora 2005. Nuclear Future: Security, Economics and Law], available at: [http://www.polar.mephi.ru/ru/conf/2005/1\\_ekonomika/1\\_tarasov.html](http://www.polar.mephi.ru/ru/conf/2005/1_ekonomika/1_tarasov.html) (accessed 11.09.2013).

11. Mahnitko, A. E., Varfolomeeva, R. V. 2012, Razvitie jenergeticheskogo kompleksa stran Baltii [Development of energy complex of the Baltic States], *Proceedings of International Conference Energy of Moldova — 2012. Regional Aspects of Development*, October 4-6, 2012, Chisinau.

12. Obshhaja jelektroset' s Rossiej sozdaet naprjazhenie v Pribaltike [Overall grid with Russia creates tension in the Baltic States], 2012, *INOTV.RT.COM*, available at: <http://inotv.rt.com/2012-12-15/Obshhaya-elektroset-s-Rossiej-sozdaet> (accessed 02.01.2013).

13. V Kaliningrade ne bylo sboev vo vremja obshhebaltiyskogo jenergoeksperimenta [In Kaliningrad, no failure during obschebaltiyskogo energoeksperimenta], 2002, *BRC Info — Baltijskij Issledovatel'skij Centr* [BRC Info — Baltic Research Center], available at: <http://www.brcinfo.ru:8081/news/new.php?id=926> (accessed 08.05.2002).

14. Vil'njus obespokoen vozmozhnym otkljucheniem stran Baltii ot ob'edinenija jenergosistem [Vilnius concerned about the possible shutdown of the Baltic states of interconnections], 2012, *Balticreporter*, available at: <http://balticreporter.com/business/energetika-business/05082012-1325> (accessed 03.12.2013).

15. Sovmestnaja rabota jenergosistem Rossii i stran Baltii v sinhronnom rezhime [Teamwork power systems of Russia and the Baltic countries in the synchronous mode], 2013, *Ministerstvo jenergetiki Rossijskoj Federacii* [Ministry of Energy of the Russian Federation], available at: [http://minenergo.gov.ru/co-operation/russia\\_eu/russia\\_baltia/](http://minenergo.gov.ru/co-operation/russia_eu/russia_baltia/) (accessed 30.11.2013).

16. Mezhevich, N. M. 2013, The prospects of nuclear power development in the eastern part of the Baltic Sea region as a factor of the formation of international relations system in the region, *Baltic Region*, no. 2 (16), p. 22–30. doi: 10.5922/2079-8555-2013-2-3.

17. Strany Baltii razrabatyvajut obshhaju jenergeticheskiju strategiju [Baltic countries are developing a common energy strategy], 2007, *Interfax*, available at: <http://www.interfax.by/node/1025969> (accessed 04.01.2007).

18. Special'naja komissija stran Baltii obsudjat proekty novoj AJeS i sinhronizacii [A special commission of the Baltic countries to discuss new nuclear power plant projects and synchronization], 2013, *15min.lt* — *Žinios gyvai*, available at: <http://www.15min.lt/ru/article/vesti/spetsialnaja-komissija-stran-baltii-obsudjat-proekty-novoj-aes-i-sinhronizatsii-504-383489#ixzz2k4P1WBmS> (accessed 11.08.2013).

19. Gribauskaite ob jenergonezavisimosti: Litve ostalos' proderzhat'sja paru let [Grybauskaitė on energy independence: Lithuania remained to hold a couple of years], 2013, *Delfi*, available at: <http://ru.delfi.lt/news/politics/gribauskaite-ob-energenezavisimosti-litve-ostalos-proderzhat'sya-paru-let.d?id=61659973> (accessed 18.06.2013).

20. *Visagino atominės elektrinės projektas* [Visaginas Nuclear Power Plant Project], 2013, available at: <http://www.vae.lt/> (accessed 11.08.2013).

21. Kompanii Litvy i Pol'shi issledujut vozmozhnost' prokladki LitPol Link 2 [Companies of Lithuania and Poland are exploring the possibility of laying LitPol Link 2], 2013, *15min.lt* — *Žinios gyvai*, available at: <http://www.15min.lt/ru/article/ekonomika/kompanii-litvy-i-polshi-issledujut-vozmozhnost-prokladki-litpol-link-2-505-382391#ixzz2k4iDGpjd> (accessed 05.11.2013).

22. Jeletrosmychku LitPol Link v Pol'she postroit konsorcium IDS-Bud i Enprom [Electric bow LitPol Link in Poland to build a consortium IDS-Bud and Enprom], 2013, *15min.lt* — *Žinios gyvai*, available at: <http://www.15min.lt/ru/article/ekonomika/elektrosmychku-litpol-link-v-polshe-postroit-konsortsium-ids-bud-i-enprom-505-358408> (accessed 02.08.2013).

23. Pod Litpol Link ozhidaetsja poluchenie bolee 200 mln. litov pomoshhi ES [Under Litpol Link is expected to receive more than 200 million litas EU aid], 2013, *Delfi*, available at: <http://ru.delfi.lt/news/economy/pod-litpol-link-ozhidaetsya-poluchenie-bolee-200-mln-litov-pomoschi-es.d?id=62957470> (accessed 04.10.2013).

24. Nachalos' testirovanie morskogo kabelja EstLink 2 [Testing of the sea cable EstLink 2], 2013, *Postimees: Värsked uudised Eestist ja välismaalt*, available at: <http://rus.postimees.ee/2570070/nachalos-testirovanie-morskogo-kabelja-estlink-2> (accessed 22.10.2013).

25. V Jestonii jelektrojenergija dorozhe pochti v dva raza, chem v Finljandii [In Estonia, the more electricity is almost two times higher than in Finland], 2013, *Postimees: Värsked uudised Eestist ja välismaalt*, available at: <http://rus.postimees.ee/1280100/v-jestonii-jelektrojenergija-dorozhe-pochti-v-dva-raza-chem-v-finljandii> (accessed 25.06.2013).

26. Pavuk, O. 2013, Pohozhe na demagogiju [Looks like demagogy], 2013, *Baltiiskij kurs* [Baltic Course], available at: <http://www.baltkurs.com/russian/arhiv/19/05gazoenergetika.htm> (accessed 18.06.2013).

27. Rost nochnoj ceny na jelektrichestvo v Tallinne sostavil 127% [Height night electricity prices in Tallinn was 127%], 2013, *dv.ee - jekonomicheskie novosti onlajn* [dv.ee — economic news online], available at: <http://www.dv.ee/?PublicationId=02fbfc46-071d-46f4-ac86-30fbbb38099e&ref=rss> (accessed 18.06.2013).

28. Cena na jelektrojenergiju v Latvii budet rasti, ugrozhaja jekonomike [The price of electricity in Latvia will grow, threatening the economy], 2013, *Biznes&Baltija* [Business & Baltics], available at: <http://www.bb.lv/bb/LV/11529> (accessed 17.12.2012).

29. V svjazi s rasshireniem linejki moshhnosti reaktornyh ustanovok Baltijskoj AJeS vypushhen prikaz [In connection with the extension line power reactor facilities Baltic NPP issued Order], 2012, *AtomInfo.Ru*, available at: <http://www.atominfo.ru/newse/l0431.htm> (accessed 15.12.2012).

30. Kubiljus: Pozicija Litvy, kotoraja ne odobrjala stroitel'stvo AJeS v Kalinin-grade, opravdala sebja [Kubilius: Lithuania's position, which did not approve the construction of nuclear power plant in Kaliningrad, have paid off], 2013, *15min.lt* — *Žin-*

*ios gyvai*, available at: <http://www.15min.lt/ru/article/vesti/kubiljus-pozitsija-litvy-kotoraja-ne-odobrjala-stroitelstvo-aes-v-kaliningrade-opravdala-sebja-504-339198#ixzz2UZOdUffN> (accessed 15.11.2013).

31. Rosatom planiruet konservaciju strojshhejsja Baltijskoj AJeS [Rosatom plans conservation Constructed Baltic NPP], 2013, *Vkrisis.ru*, available at: <http://www.vkrisis.ru/news.php?news=4438&type=rus&rub=energy> (accessed 05.06.2013).

32. Zverev, Yu. M. 2010, Competition and cooperation problems in the energy sector of the Baltic region, *Baltic Region*, no. 1, p. 31-40. doi: 10.5922/2079-8555-2010-1-5.

33. Zverev, Yu. M. 2013, Electric energy cooperation in the Baltic Sea region and the role of Russia in it, *Baltic Region*, no. 2 (16), p. 66-77. doi: 10.5922/2079-8555-2013-2-7.

34. Kratkaja spravka o problemah regiona i Baltijskoj AJeS [Summary of the problems of the region and the Baltic NPP], 2012, *PRoAtom.ru*, available at: <http://www.proatom.ru/modules.php?name=News&file=article&sid=3915&mode=flat&order=1&thold=0> (accessed 17.07.2012).

35. *Ocenka krupnyh infrastrukturyh projektov. Zadachi i reshenija. Razrabotki v ramkah projektov CSR* [Evaluation of major infrastructure projects. Problems and solutions. Development projects CSR], 2013, Moscow, p. 11.

36. Butkevičius, J. 2005, Razvitie vysokoskorostnyh zhelezných dorog v mire i ih perspektivy v Litve [Development of high-speed railways in the world and their prospects in Lithuania], *Transport and Telecommunication*, Vol. 6, no. 4, p. 34.

37. Pol'sha, Litva, Latvija, Jestonija i Finljandija podpisali deklaraciju o Rail Baltica [Poland, Lithuania, Latvia, Estonia and Finland have signed a declaration of Rail Baltica], 2009, *Trans-Port*, available at: <http://www.trans-port.com.ua/index.php?newsid=5340> (accessed 27.10.2009).

38. Prem'er: proekt Rail Baltica 2 – dolgosrochnyj [Premier: Rail Baltica project 2 — the long-term], 2013, *15min.lt — Žinios gyvai*, available at: <http://www.15min.lt/ru/article/ekonomika/premer-proekt-rail-baltica-2-dolgosrochnyj-505-383526#ixzz2k4faIU9W> (accessed 08.11.2013).

39. Jestonskij ministr: Litva ne vypolnjaet soglashenija po Rail Baltica [Estonian Minister of Lithuania does not fulfill the agreement on Rail Baltica], 2013, *15min.lt — Žinios gyvai*, available at: <http://www.15min.lt/ru/article/ekonomika/es-tonskij-ministr-litva-ne-vypolnjaet-soglashenija-po-rail-baltica-505-382700?cf=vl> (accessed 06.11.2013).

40. Salou, M. 2013, Skoryj poezd Rail Baltic v Kaunase sbavit svoj hod [Fast train Rail Baltic Kaunas slowed its move], *15min.lt — Žinios gyvai*, available at: <http://www.15min.lt/ru/article/vesti/skoryj-poezd-rail-baltic-v-kaunase-sbavit-svoj-hod-504-380818?cf=vl> (accessed 29.10.2013).

41. Kuznetsov, A. V. 2012, Transborder corporate integration in the Baltic Sea Region, *Baltic Region*, no. 1 (11), p. 11—18. doi: 10.5922/2079-8555-2012-1-2.

42. Kuznetsov, A. V., Olenchenko, V. A. 2013, Construction of transport and energy networks in the Baltic region as an impetus for regional development, *Baltic Region*, no. 4 (18), p. 7—22. doi: 10.5922/2079-8555-2013-4-1.

43. "Staraja Evropa" za schet "Novoj Evropy": bjudzhet ES sokratili v pervye za 56 let ["Old Europe" due to the "New Europe": EU budget cut for the first time in 56 years], 2013, *Regnum*, available at: <http://www.regnum.ru/news/polit/1623294.html#ixzz2nvPnAY7F> (accessed 09.02.2013).

#### About the author

*Prof. Nikolai Mezhevich*, Department of European Studies, Faculty of International Relations, Saint Petersburg State University, Russia.

E-mail: [litovka@peterlink.ru](mailto:litovka@peterlink.ru)

**НЕРАСКРЫТЫЙ  
ПОТЕНЦИАЛ  
СОТРУДНИЧЕСТВА  
РОССИИ  
И ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА  
В ОБЛАСТИ  
ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТИ  
И ВОЗМОЖНОСТИ  
БАЛТИЙСКОГО РЕГИОНА**

*Т. А. Романова\**



*Стереотипное восприятие энергетических отношений России и Европейского союза (ЕС) зачастую сводится к торговле углеводородами, что нивелирует важность взаимодействия партнеров в области энергоэффективности. Подобное сотрудничество продвигается Энергетической хартией и Договором к ней, Соглашением России и ЕС о партнерстве и сотрудничестве, Энергетическим диалогом, Дорожной картой по Общему экономическому пространству и Партнерством ради модернизации. Однако его практика недостаточно развита, что связано с нестабильностью правовой среды в России, дефицитом механизмов финансовой поддержки проектов по энергосбережению и недостатком политического содействия. Между тем взаимодействие в области энергоэффективности способно повлиять на энергетические связи России и Евросоюза: оно предоставляет более дешевый способ обеспечения потребностей ЕС, трансформирует качество взаимозависимости сторон, а также вводит новые элементы равенства между ними. Совместная работа в области энергоэффективности меняет и сущность правовой гармонизации, создавая дополнительные условия для нормативного сближения РФ и ЕС и упрочения в нашей стране среднего класса. Специфика сотрудничества в Балтийском регионе позволяет последнему стать локомотивом отношений России и ЕС по повышению энергоэффективности, а следовательно, потенциально улучшить отношения партнеров.*

---

\* Санкт-Петербургский государственный университет.  
199034, Россия, Санкт-Петербург,  
Университетская набережная, 7—9.

*Поступила в редакцию 15.12.2013 г.*

doi: 10.5922/2074-9848-2014-1-2

© Романова Т. А., 2014

**Ключевые слова:** отношения России и Евросоюза, энергетика, энергоэффективность, нормативная сила, правовое сближение

Стереотипное представление об энергетических отношениях России и Европейского союза чаще всего сво-

дится к торговле углеводородами. На слуху такие проблемы, как Третий пакет по либерализации в Евросоюзе и его влияние на Газпром, строительство Северного и Южного потоков для экспорта российского газа в ЕС, попытка обойти территорию России при транспортировке среднеазиатских ресурсов в Старый Свет, экспортные пошлины на российскую нефть и нефтепродукты. Эти вопросы, имеющие важное геополитическое и экономическое значение, заслоняют сотрудничество по повышению энергоэффективности экономики. Однако последнее включено в различные форматы взаимодействия России и ЕС, выходящего за пределы энергетики.

Рассмотрим подробно отношения России и Евросоюза в вопросах повышения энергоэффективности. Вначале продемонстрируем важность энергоэффективности для России и Европейского союза, затем обратимся к форматам связей нашей страны с Евросоюзом в этой области. Также покажем, как совместная работа в области энергоэффективности преобразует и энергетические отношения, и потенциально диалог стран в целом. Наконец, остановимся на той роли, которую Балтийский регион может сыграть в сотрудничестве по повышению энергоэффективности.

### **Энергоэффективность в политике России и Евросоюза**

И Россия, и Европейский союз значительное внимание уделяют вопросам повышения энергетической эффективности. Обычно ее рассматривают в триаде с уменьшением выбросов парниковых газов и развитием возобновляемых источников энергии (ВИЭ).

В России все концептуальные документы по развитию энергетического сектора, появившиеся с начала 1990-х гг., в той или иной степени уделяли внимание этой проблематике. По некоторым подсчетам, нереализованный потенциал России в области энергоэффективности примерно равен годовому потреблению энергии во Франции [1]. Реальным приоритетом повышение энергоэффективности в нашей стране, однако, стало после подписания 4 июня 2008 г. соответствующего президентского указа [2]. В нем впервые была зафиксирована цель снизить на 40% энергоёмкость нашей экономики к 2020 г. (по сравнению с 2007-м).

В ходе пересмотра энергетической стратегии России в 2009 г. и ее продления до 2030 г. энергетическая эффективность экономики стала одним из «главных ориентиров долгосрочной государственной энергетической политики» [3]. Кроме того, были конкретизированы пути освоения 40%-ного «потенциала энергосбережения», одобрены федеральный закон об энергосбережении [4] и чуть позднее государственная программа действий в этой области [5].

В 2009 г. энергоэффективность в России приобрела также политическое значение: лидерство в «эффективности производства, транспортировки и использования энергии» было упомянуто как один из пяти стратегических векторов модернизации [6; 7]. (Энергетическая эффективность, правда, не сохранила эту политическую значимость в концепции новой индустриализации, продвигаемой сейчас В. Путиным.)

В Европейском союзе законодательство по энергоэффективности развивалось параллельно российским процессам. Первые документы об установлении индикаторов сокращения потребления энергии относятся к 1990-м гг. [8], хотя идея энергоэффективности в Старом Свете прослеживается с нефтяных кризисов 1970-х. В группу политических приоритетов повышение энергоэффективности выдвигается уже в XXI в. — когда Европейская комиссия готовит план действий в этой области [9], а также зеленую книгу [10]. В последнем документе четко прописывается цель — сократить потребление энергии в ЕС на 20 % к 2020 г. ЕС ее связывал с выполнением киотских обязательств по сокращению эмиссии парниковых газов.

В 2007 г. Европейская комиссия и страны-члены ЕС вернулись к обсуждению своих обязательств по энергосбережению и снижению потребления энергии. В рамках Европейского совета 2007 г. [11] было подтверждено 20%-ное обязательство ЕС, оно стало частью так называемой Стратегии 20-20-20 (сокращение эмиссий парниковых газов на этот показатель, а также аналогичное повышение энергоэффективности и доли ВИЭ в энергобалансе) на период до 2020 г. Интересно, однако, что Комиссии так и не удалось убедить страны-члены Евросоюза одобрить юридически обязательные цели здесь (в отличие от эмиссий парниковых газов и увеличения доли ВИЭ). План повышения энергетической эффективности, принятый в 2011 г. [12], носил рекомендательный характер. Лишь отдельные его механизмы (обязательства энергосбытовых компаний и органов власти) получили закрепление в Директиве по энергоэффективности 2012 г. [13].

Отметим, что и для России, и для Евросоюза повышение энергетической эффективности — несомненный приоритет. В то же время в триаде «энергосбережение — уменьшение эмиссий парниковых газов — развитие ВИЭ» первый компонент имеет ключевое значение для России, тогда как ЕС отдает пальму первенства двум другим элементам. Это связано с несколькими обстоятельствами. Развитие ВИЭ в России ограничивает наличие традиционных источников энергии и незаинтересованность крупных компаний в инвестировании нетрадиционных видов энергии. В ЕС же все распространено мнение, что возобновляемые источники энергии содействуют энергобезопасности блока за счет замещения импортируемых углеводородов. Сокращение эмиссий парниковых газов стало в ЕС частью природоохранной повестки, которая, в свою очередь, составляет ядро нормативной силы Евросоюза (т.е. тех ценностей, которые он пытается защищать), а также является одним из принципов его действий на международной арене. В России же снижение парниковых газов, скорее, воспринимается как дорогое и имиджевое удовольствие, потенциально замедляющее экономический рост страны.

Несмотря на эти различия, Евросоюз и Россия активно развивали сотрудничество по повышению энергетической эффективности. Его доминантой стала передача технологий ЕС в Россию (в виде экспорта соответствующих товаров и услуг). Институциональным механизмам этого взаимодействия посвящен следующий раздел статьи.

## Основные форматы сотрудничества России и Евросоюза в области энергоэффективности

Первым форматом отношений России и Европейского союза в энергетике стали Энергетическая хартия 1991 г. и Договор к ней (ДЭХ) 1994 г. причем последний даже имел специальный протокол по энергетической эффективности [14]. Наряду с торговлей, транзитом и инвестициями энергоэффективность стала одной из опор ДЭХ. Более того, она была, пожалуй, самым недискуссионным предметом в этом формате. За годы функционирования Секретариата Энергетической хартии были проведены исследования энергоэффективности многих участников ДЭХ, что выявило потенциал углубления сотрудничества, направления обмена опытом и технологиями. Однако ДЭХ не реализовался полностью в отношениях России и ЕС. Россия медлила с ратификацией и в конечном счете отказалась от нее. Участие же ЕС ослабляли споры относительно разделения компетенций между Союзом и его странами-членами, а также постепенно возрастающий разрыв между нормами ДЭХ и регулированием внутреннего рынка.

Соглашение о партнерстве и сотрудничестве России и Европейского союза (СПС) [15] мало повлияло на качество отношений партнеров в энергетике. Главным образом это было связано с тем, что ДЭХ и СПС разрабатывались одновременно; поэтому было решено не дублировать нормы, а лишь сослаться в СПС на то, что ДЭХ определяет основные параметры энергетического взаимодействия России и ЕС. Эти отсылки можно найти в ст. 65 и 105 Соглашения. В то же самое время энергетическая эффективность и сбережение энергии были упомянуты в ст. 65 среди приоритетных областей сотрудничества. Таким образом, были подчеркнуты их важность и взаимная заинтересованность партнеров в диалоге по соответствующим вопросам. Однако нератификация ДЭХ Россией де-факто заблокировала возможности углубления взаимодействия.

Следующий инструмент, который необходимо упомянуть, говоря о форматах отношений России и Евросоюза в области энергоэффективности, — это Энергетический диалог. В итоговом документе саммита России и ЕС 30 октября 2000 г., где был инициирован Диалог, энерго-сбережение указывалось как один из ключевых аспектов сотрудничества [16]. При этом четче, чем ранее, было сказано о передаче опыта Евросоюза и его наработок в Россию. Энергетический диалог никогда не подразумевался как замена правовым положениям; он всегда позиционировался как обмен мнениями между государственными служащими и бизнесом обеих сторон с целью облегчения условий практического сотрудничества и взаимной социализации [17].

В феврале 2006 г. Россия и ЕС в рамках Диалога запустили Инициативу по энергетической эффективности. В 2006—2007 гг. были реализованы три региональных демонстрационных проекта (в Архангельске, Астрахани и Калининграде), направленные на трансляцию практик и технологий Евросоюза в Россию. Каждый из трех центров



сконцентрировался на повышении энергоэффективности в конкретной сфере (электроснабжение — в Астрахани, промышленное потребление электричества — в Калининграде, а коммунальное и бытовое потребление — в Архангельске). Когда в 2007 г. в рамках Диалога были созданы постоянные институты трансправительственного характера, т. е. вовлекающие чиновников среднего и низшего уровней (так называемые тематические группы), один из них занимался исключительно вопросами энергетической эффективности. Это продемонстрировало важность энергоэффективности, взаимную заинтересованность сторон в ней. Несмотря на последующие реструктуризации институтов Диалога, группа по энергоэффективности сохранилась [17]. Наконец, взаимодействие в рамках энергетической эффективности было признано сторонами одним из успехов при подведении десятилетних итогов Диалога в 2011 г. [18].

Наиболее значительным достижением Энергетического диалога на данный момент стала Дорожная карта энергетического сотрудничества России и ЕС до 2050 г. [19]. Этот документ ставит сотрудничество по повышению энергоэффективности на одну ступень с диалогом по нефти, природному газу или электричеству. Более того, согласно Дорожной карте, «потенциал сотрудничества огромен и может как в краткосрочной, так и в долгосрочной перспективе способствовать достижению цели формирования пан-Европейского<sup>1</sup> энергетического пространства» [19, с. 29]. Документ также призывает к регулярному обмену информацией по концепциям и институтам их реализации, коммерческим условиям и технологиям. При этом долгосрочной целью становится «энергоэффективность без границ» [19, с. 30], а промежуточные задачи четко расписаны и имеют временные индикаторы.

Сотрудничество в области энергоэффективности поддерживалось через более общие форматы взаимодействия России и Евросоюза. Впервые, оно было интегрировано в Общее экономическое сотрудничество, дорожная карта для которого появилась в 2005 г. [20]. Сотрудничеству в области энергоэффективности это дало возможность претендовать на государственную финансовую поддержку, которая была реализована в российско-европейском Инструменте общего пространства по энергоэффективности (стартовал в 2010 г.). Кроме того, интеграция Энергетического диалога в Общее экономическое пространство позволила распространить позитивный опыт энергетического сотрудничества (в том числе по диалогу заинтересованных сторон из частного и государственного секторов) на другие области экономики.

Во-вторых, повышение энергоэффективности стало одной из опор Партнерства ради модернизации России и ЕС. Такое развитие событий было логичным, поскольку данная инициатива исходила из логики процесса модернизации России [21]. Партнерство способствовало конкретизации параметров взаимодействия по энергоэффективности: ими стали обмен лучшими практиками, поддержка пилотных проектов, а

---

<sup>1</sup> Сохранена оригинальная орфография.

также повышение квалификации российских специалистов и распространение информации о необходимости энергосбережения среди граждан России. Кроме того, под эгидой Партнерства были запущены специальные финансовые линии в ВТБ и Сбербанке, предназначенные для кредитования проектов сотрудничества компаний России и ЕС в области энергоэффективности.

Наконец, последний формат взаимодействия России и ЕС по энергоэффективности — это двухсторонние соглашения России с отдельными странами ЕС (Голландией, Германией, Финляндией, Ирландией, Францией, Грецией). Наибольшую известность (главным образом, в связи с масштабностью деятельности и включенности в процесс модернизации) приобрело Российско-Немецкое энергетическое агентство (RUDEA), созданное в 2009 г.

Таким образом, на протяжении многих лет сотрудничество России и Евросоюза в области энергоэффективности развивалось в нескольких параллельных и взаимно поддерживающих форматах. Тем не менее результаты пока скромны: реальная передача технологий от ЕС к России хромает, не столь велико и число совместных проектов, особенно вдали от приграничных с ЕС регионов нашей страны. Одна из часто упоминаемых причин этого [22] — недостаточно хороший инвестиционный климат в России, в том числе из-за отсутствия четких правовых условий. Другое препятствие — ограниченные финансовые стимулы для компаний, работающих в области энергоэффективности. И четкие правовые условия, и предсказуемость политического руководства, и специальные финансовые линии, безусловно, здесь более необходимы, чем в торговле нефтью и природным газом, где альянс гигантских компаний и политического руководства стран или ЕС может устранить любые препятствия.

Среди причин скромного успеха реального сотрудничества в области энергоэффективности надо отметить и низкое политическое внимание, которое, как ни парадоксально, ведет к негативной деполитизации. Поскольку взаимодействие в этой сфере незаметно для политического руководства, само его поддержание (политическое и правовое) также осуществляется по остаточному принципу. Об энергоэффективности вспоминают тогда, когда надо показать средствам массовой информации, что у России и ЕС накоплен значительный позитивный багаж взаимосвязей. Между тем такой подход недооценивает потенциал энергоэффективности и в энергетике, и в целом в отношениях России и Евросоюза. Именно к нему мы и обратимся в следующем разделе.

### **Энергоэффективность как сила, преобразующая энергетические отношения России и Евросоюза**

На наш взгляд, как минимум три аспекта позволяют говорить, что взаимодействие в области энергоэффективности преобразует качество сотрудничества России и Евросоюза в энергетике.

Во-первых, как уже отмечалось, потенциал сбережения энергии в нашей стране чрезвычайно велик. Согласно официальным документам,

Россия потребляет на 40% больше, чем могла бы. География нашей страны такова, что главные ресурсы залегают на востоке (причем новые месторождения нефти и природного газа все больше сдвигаются к Тихому и Северно-Ледовитому океанам, удаляясь от существующей инфраструктуры). В то же время основные районы потребления в силу сложившейся географии промышленности и распределения населения находятся в европейской части страны, т. е. в непосредственной близости от Евросоюза.

Сегодня отношения России и ЕС в части поставок нефти и природного газа переживают непростые времена. Евросоюз пытается снизить свою зависимость от поставок нефти и природного газа из России. Эту тенденцию подогревают новые страны-члены ЕС, особенно Польша и страны Балтии. В России также нарастает недовольство европейским рынком, главным образом в связи с Третьим энергетическим пакетом, направленным на окончательную либерализацию рынков природного газа и электроэнергии. Поскольку Евросоюз — основной экспортный рынок нашей страны, Россия (в лице Газпрома) чувствует себя заложницей решений в Брюсселе, трансформирующих сферу ее экономической активности без реальных возможностей Москвы это откорректировать. В результате возникает явление, которое уже было названо «гонкой диверсификации» [23], в ней ЕС пытается уменьшить свою зависимость от поставок углеводородов из России, а последняя — сформировать иные экспортные рынки (в Азии). В этом контексте взаимного недоверия вряд ли можно рассчитывать на то, что трубопроводы потянутся от новых месторождений Восточной Сибири или азиатского заполярья России к Евросоюзу.

В то же время постепенное истощение запасов на старых месторождениях в совокупности с текущими обязательствами России перед Старым Светом (особенно по долгосрочным контрактам), а также с растущим спросом на углеводороды в ЕС ставят вопрос о стратегии на европейском рынке. Оптимально было бы использовать именно повышение энергоэффективности в европейской части России, а появляющиеся излишки экспортировать в Евросоюз. В сегодняшних условиях такая стратегия сохранения экспорта в ЕС представляется и наиболее дешевой по сравнению с транспортировкой углеводородов из удаленных (восточных) регионов нашей страны. Этому будет благоприятствовать высокая концентрация потребления энергии в крупных городах европейской части России, где могут быть сэкономлены существенные объемы природного газа, и связь с едиными системами трубопроводов, входящих и в ЕС.

Второй аспект, который позволяет говорить о том, что энергоэффективность потенциально преобразует качество энергетических отношений, состоит в технологиях. Традиционно русофобы в ЕС говорят об асимметричной зависимости от российских энергоресурсов. В действительности речь идет о взаимозависимости: ведь России необходимы поступления от продажи нефти и природного газа в той же степени, что и ЕС — энергоресурсы. Другое дело, что проявляется эта зависи-

мость по-разному: в краткосрочной перспективе результаты перебоев со снабжением ресурсов сказываются главным образом на ЕС: именно там возникают задержки с энергоснабжением производств, обогревом жилых зданий. Колебания же с поступлением оплаты в краткосрочной перспективе мало заметны. В то же время в долгосрочном, стратегическом, плане более выражена зависимость России от ситуации на ее основном экспортном рынке, от характера регулирования в ЕС.

В случае повышения энергоэффективности на основе технологий Евросоюза возникает принципиально иная ситуация. Потенциально Россия может стать технологически зависимой от ЕС, что особенно остро скажется в краткосрочной перспективе (в частности, при потребности в новых специалистах, запасных частях и т.п.), однако в долгосрочной перспективе, как правило, страны с потенциалом России могут наладить самостоятельное производство соответствующих товаров и услуг, в том числе с использованием технологий ЕС. Евросоюз тоже столкнется с обратной ситуацией: в долгосрочной перспективе сформируется зависимость от экспортного рынка, тем более такого емкого, как Россия.

Иными словами, в сотрудничестве по повышению энергоэффективности расстановка сил во взаимозависимости обратна той, которая характерна для торговли углеводородами. Российские предприятия становятся уязвимы в краткосрочной перспективе с возможностью долгосрочной эмансипации от производителей Евросоюза; а последние приобретают долгосрочную зависимость от экспортного рынка (нашей страны). В результате взаимодействие в энергоэффективности своеобразным образом балансирует торговлю нефтью и природным газом. Таким образом, может быть достигнуто и некоторое равенство между Россией и Евросоюзом. Это особенно благоприятно скажется на регионе Балтийского моря, где многие страны зависимы именно от поставок из России и склонны в силу своего исторического опыта эту зависимость политизировать.

Наконец, третий аспект того, как сотрудничество в области энергоэффективности преобразует качество взаимодействия России и Евросоюза, заключается в потенциальном изменении процесса правовой гармонизации.

С момента подписания СПС правовое сближение (зафиксированное в ст. 55) России и Евросоюза состояло в том, что Евросоюз жестко настаивал на сходстве российских норм права с теми, что существуют на его территории. Проблематичность такого подхода очевидна. Во-первых, это противоречит базовому принципу внешней политики России, равенству Москвы с основными глобальными центрами силы. Во-вторых, решения, которые выработаны для ЕС путем сложного компромисса между странами-членами, далеко не всегда оптимальны и хороши для России, которая преодолевает зачастую другие проблемы. Кстати, конфликтность односторонней правовой гармонизации можно идентифицировать и в Третьем пакете по либерализации энергетики, где ЕС навязывает свое решение Москве, пытаясь таким образом обеспечить конкуренцию на своем рынке природного газа (в том числе за

счет ликвидации экспортной монополии Газпрома и дальнейшей либерализации рынка газа в нашей стране).

Энергоэффективность становится довольно любопытным кейсом правовой гармонизации. Это та сфера, где не только совпадают интересы России и Евросоюза, оба партнера де-факто синхронно двигаются к цели, нередко используя те же инструменты (переход на более эффективные бытовые приборы, энергетическую маркировку и т. п.). Иными словами, возникает не столько ситуация копирования Россией опыта Евросоюза, сколько вариант совместной разработки и апробации новых мер в движении к разделяемой цели. В результате появляется и основа для обеспечения качественного равенства России и Евросоюза. В совокупности с тем, что в области энергоэффективности большая нагрузка ложится на малые и средние предприятия, а геополитические соображения не сильно выражены, такое обеспечение равенства в правовой гармонизации создает твердую почву для позитивной деполитизации сотрудничества.

Аспекты равенства и деполитизации, зарождающиеся в сотрудничестве по повышению энергоэффективности, важны и для энергетических отношений России и Евросоюза в целом.

### **Энергоэффективность в более широком контексте отношений России и Евросоюза**

Сотрудничество России и ЕС в области энергоэффективности имеет непосредственное влияние на весь комплекс их взаимосвязей. И дело даже не в том, что, как отмечено в Дорожной карте на период до 2050 г., «цели энергоэффективности оказывают значительное влияние на другие области политики, в частности на транспортный сектор и градостроительство» [19, с. 28]. Это как раз следствия очевидные — вытекающие из преобразований в энергетике. Нам же хотелось бы обратиться к следствиям стратегического характера.

Во-первых, нельзя не отметить, что позитивный опыт правовой гармонизации важен не только для торговли углеводородами, но и в целом для отношений России и Евросоюза. В ситуации, когда партнеры провозглашают в качестве одной из целей своего сотрудничества построение зоны свободной торговли, а почти половина российского экспорта и импорта приходится на ЕС, правовое сближение в большинстве экономических сфер неизбежно. Вопрос лишь в том, удастся ли партнерам сконцентрироваться именно на технической стороне, доверить работу экспертам, чиновникам низкого уровня и бизнесу, поскольку с продвижением любого вопроса вверх по административной и иерархической лестнице желание искать взаимоприемлемые технические решения падает, а политизация вопроса (рассмотрение его в контексте пакетных сделок) растет.

И тут на помощь должен прийти именно опыт сотрудничества в повышении энергоэффективности, где партнерам одновременно удалось поставить аналогичные цели и совместно в диалоге продвигаться к ним. Иными словами, необходимо осмыслить позитивный опыт право-

вой гармонизации в этой области, а также предусмотреть возможности и варианты его мультипликации в других сферах.

Во-вторых, уже упоминалось, что сотрудничество в области энергоэффективности охватывает главным образом малые и средние предприятия. Это означает как минимум два следствия:

1. Малым и средним предприятиям значительно больше, чем концернам-гигантам, требуется правовое сближение, а также стабильный правовой климат, так как в отличие от «старших братьев» они не могут позволить себе штат юристов, менеджеров и лоббистов или тесный альянс с государством. Таким образом, сотрудничество в области энергоэффективности — при наличии политической воли его поддерживать — должно оказывать давление в сторону и правовой гармонизации, и улучшения инвестиционного климата в России, а значит, и правовой предсказуемости.

2. В большинстве развитых стран малые и средние компании — основные работодатели, следовательно, увеличение количества проектов в области энергоэффективности между Россией и Евросоюзом должно способствовать изменению характера занятости, развитию среднего класса в нашей стране, также заинтересованного в стабильной правовой среде и высоком уровне политической культуры.

Наконец, сотрудничество в области энергоэффективности содействует и нормативному сближению России и Евросоюза. В изучении отношений России и Евросоюза уже сложилось правило говорить о противостоянии российских интересов и ценностей ЕС, об их непримиримости, о неспособности партнеров понять друг друга. В действительности, вряд ли могут быть интересы без ценностей, а ценности — без интересов. Интересы всегда вырастают из ценностей, просто в одном случае могут быть ценности прагматичные, а в другом — более идеалистичные и нематериальные, по крайней мере на бумаге.

Возьмем для примера диалог РФ и ЕС относительно модернизации. Россия утверждала примат экономической модернизации над политической, поскольку нужен стабильный технико-экономический базис, который будет способствовать в том числе укреплению демократии и верховенства закона. Евросоюз же настаивал на первенстве политических реформ, упрочения прав человека, демократии и верховенства закона как среды для успешной новой индустриализации и обновления экономической среды [24]. Здесь речь идет не о различиях между ценностями и нормами, а о различной нормативности партнеров.

Есть ли конвергенция между ними? На наш взгляд, да, и энергоэффективность может служить тому прекрасным примером. В случае сотрудничества России и ЕС в области энергоэффективности мы имеем дело с практическим взаимодействием. Его характер продиктован разной нормативностью. Для России на первый план выдвигаются экономические и технологические соображения, стремление получить конструктивные решения. Для ЕС повышение энергоэффективности исходит не столько из прагматизма (хотя именно он был отправной точкой энергоэффективности в 1970-е гг. в Старом Свете), сколько из необхо-

димости охраны окружающей среды, экологической озабоченности, составляющей часть нормативной силы Евросоюза. Безусловно, у каждой стороны своя логика, но важно их взаимодействие, взаимная социализация. В случае энергоэффективности эта социализация интересна, поскольку вовлекает практически все уровни власти и общества — от правительственных структур федерального и регионального уровней до мелкого бизнеса. В процессе социализации, особенно столь многоуровневой, партнеры начинают друг друга лучше узнавать, через это понимание рождается и возможность постепенной конвергенции ценностей.

Отметим также, что речь идет не о полярных представлениях, а скорее о разных гранях одного и того же процесса. И прагматизм, и техническое понимание были ранее свойственны европейцам. Об этом свидетельствует их опыт в области энергоэффективности (включая то, что они не хотят ставить юридически обязательные цели) Поэтому ценностное сближение возможно, причем именно через такие политически неприметные области, как энергоэффективность.

Наконец, еще один момент, который способствует ценностной конвергенции России и ЕС, — это связь энергоэффективности с обучением и в конечном счете с активностью граждан. Инициировать эту активность сверху никак нельзя, она должна возникнуть снизу. Таким образом, диалог в области энергоэффективности должен содействовать укреплению ответственного гражданского общества, что несет благоприятные изменения не только в энергетике.

По сути, при целенаправленной работе с энергоэффективностью как направлением сотрудничества, при нужном внимании политического руководства (т. е. позитивной политизации) практика взаимодействия будет ликвидировать барьеры на пути сотрудничества, и прежде всего отсутствие предсказуемости правового климата в России. При этом реализовываться это должно постепенно, путем инициативы в нашей стране снизу вверх, а значит, будет более устойчивым, нежели праздные разговоры о необходимости обеспечения верховенства закона.

### **Балтийский регион в энергетическом сотрудничестве России и Евросоюза**

Как уже нами было сказано ранее, сотрудничество в области энергоэффективности по своим последствиям выходит далеко за пределы своей сферы. Оно потенциально может качественно трансформировать весь комплекс энергетических отношений России и Евросоюза, изменив качество их взаимозависимости, введя элементы равенства между ними, а также предоставив более дешевый и ныне приемлемый способ обеспечения растущих потребностей ЕС. Энергоэффективность также оказывает положительное влияние на правовую гармонизацию, нормативное сближение и создание устойчивого среднего класса, опоры и для демократии, и для правового государства.

Рассмотрим вопрос о роли Балтийского региона в сотрудничестве РФ и ЕС в области энергоэффективности.

Несколько лет назад шли дискуссии о создании в рамках Северного измерения специального энергетического партнерства в дополнение к уже двум существующим — природоохранному, а также по здоровью и социальной защите. В результате появились партнерства по транспорту и логистике, по культуре. В энергетике же было решено, что торговля углеводородами — это часть высокой политики, а Природоохранное партнерство Северного измерения уже покрывает развитие возобновляемой энергетики и рост энергоэффективности. В действительности, как уже было сказано, через повышение энергоэффективности (да и через развитие ВИЭ) можно качественно преобразовать и энергетическое сотрудничество, и в целом взаимодействие России и Евросоюза.

Для активной роли на этом фронте у Балтийского региона есть несколько предпосылок. Во-первых, хорошо известно, что регион Балтийского моря — это место наиболее широкого контакта России и Евросоюза. Непосредственная географическая близость способствует этому обмену. Более того, опыт взаимодействия, накопленный с 1990-х гг., а также плотность контактов ставят его в особое положение во многих сферах, в том числе и в энергоэффективности. За многие годы стороны научились слушать и слышать друг друга, что зачастую и обеспечивает успех.

Во-вторых, Северные страны достигли высоких результатов в области энергоэффективности. Именно на них, кстати, призывает ориентироваться сегодняшняя энергетическая стратегия России [3], говоря о необходимости снижения энергопотребления в нашей стране до уровня, аналогичного развитым странам, расположенных в схожих климатических условиях.

В-третьих, Северные страны более всего среди своих коллег по Евросоюзу продвинулись по пути восприятия энергоэффективности в нормативном русле, а не только в прагматическом. Именно здесь важны ценности охраны окружающей среды, а также гражданская активность, способность слышать мнение общества и инициировать различные проекты снизу. Взаимная социализация представителей России и Северных стран, таким образом, представляет наиболее радикальный случай нормативного сближения.

В-четвертых, не секрет, что сотрудничество в Балтийском регионе высоко институционализировано. Здесь действует Северное измерение (с уже упомянутым Природоохранным партнерством), и более формализованный Совет государств Балтийского моря, а также специализированные Энергетическое сотрудничество Балтийского моря (БАСРЕК) и Платформа для диалога по энергетике и ресурсной эффективности. Наконец, Германия, Дания, Финляндия, а также не входящая в ЕС Норвегия реализуют проекты по повышению энергоэффективности и развитию возобновляемых с Россией (главным образом на ее Северо-Западе).

И последнее, в отличие от других частей Евросоюза сотрудничество между странами Балтийского региона также ориентировано на нужды малого и среднего бизнеса. Здесь существуют различные инструменты финансирования малых проектов (например, через Северный инвестиционный банк), ведь именно они являются основой сотрудничества в области энергоэффективности.



Таким образом, взаимодействие в регионе Балтийского моря в области энергоэффективности имеет высокий потенциал для дальнейшего роста. Следовательно, оно может качественно изменить и энергетические связи России и Евросоюза, и их сотрудничество в целом. Региональное сотрудничество как нельзя лучше подходит для формирования между РФ и ЕС устойчивых и стабильных отношений, основанных на взаимном доверии, постепенной конвергенции законодательства и базовых норм. Это достигается путем конкретных проектов, закладывающих фундамент для последующих концептуальных изменений.

### *Список литературы*

1. *Energy Efficiency in Russia : untapped reserves / World Bank Group.* P. 5. URL: <http://www.ifc.org/wps/wcm/connect/de1e58804aababd79797d79e0dc67fc6/IFC+EE+in+Russia+Untapped+Potential.pdf?MOD=AJPERES> (дата обращения: 23.12.2013).
2. *О некоторых мерах по повышению энергетической и экологической эффективности российской экономики :* указ Президента Рос. Федерации от 4 июня 2008 г. № 889. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
3. *Энергетическая стратегия России на период до 2030 года :* распоряжение Правительства Рос. Федерации от 13 нояб. 2009 г. № 1715-р. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
4. *Об энергосбережении и о повышении энергетической эффективности и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации :* федер. закон от 23 нояб. 2009 г. № 261-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
5. *Государственная программа Рос. Федерации «Энергосбережение и повышение энергетической эффективности на период до 2020 года» :* распоряжение Правительства Рос. Федерации от 27 дек. 2010 г. № 2446-р. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
6. *Пять векторов развития // Российская газета.* 2009. 17 сент. URL: [www.rg.ru/2009/09/17/medvedd.html](http://www.rg.ru/2009/09/17/medvedd.html) (дата обращения: 23.12.2013).
7. *Медведев Д. Россия, вперед! // Президент России :* [официальный сайт]. URL: [www.kremlin.ru/news/5413](http://www.kremlin.ru/news/5413) (дата обращения: 23.12.2013).
8. *Energy efficiency in the European Community — Towards a strategy for the rational use of energy : communication from the Commission of 29 April 1998 // COM.* 1998. 246f. URL: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:1998:0246:FIN:EN:PDF> (дата обращения: 11.10.2013).
9. *Action Plan to improve energy efficiency in the European Community : communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, of 26 Apr. 2000 // COM.* 2000. 247f. URL: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0247:FIN:EN:PDF> (дата обращения: 19.09.2013).
10. *Action Plan for Energy Efficiency: Realising the Potential : communication from the Commission, 19 Oct. 2006 // COM.* 2006. 545 f. URL: [http://ec.europa.eu/energy/action\\_plan\\_energy\\_efficiency/doc/com\\_2006\\_0545\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/energy/action_plan_energy_efficiency/doc/com_2006_0545_en.pdf) (дата обращения: 13.11.2013).
11. *European Council Presidency Conclusions, 8—9 March 2007.* URL: <http://arc.eppgroup.eu/Press/pfocus/docs/March07.pdf> (дата обращения: 05.09.2013).
12. *Energy Efficiency Plan : communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, 8 March, 2011 // COM.* 2011. 109f. URL: <http://eur->

lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0109:FIN:EN:PDF (дата обращения: 11.09.2013).

13. *On Energy Efficiency, Amending Directives 2009/125/EC and 2010/30/EU and Repealing Directives 2004/8/EC and 2006/32/EC (2012/27/EU)* : directive of the European Parliament and of the Council, 25 Oct. 2012. URL: <http://eur-lex.europa.eu/JOHtml.do?uri=OJ:L:2012:315:SOM:EN:HTML> (дата обращения: 13.11.2013).

14. *Договор* к Энергетической хартии. Лиссабон, 17 дек. 1994. URL: [http://www.encharter.org/fileadmin/user\\_upload/document/RU.pdf](http://www.encharter.org/fileadmin/user_upload/document/RU.pdf) (дата обращения: 15.08.2013).

15. *Соглашение* о партнерстве и сотрудничестве, учреждающее партнерство между Российской Федерацией, с одной стороны, и Европейскими сообществами и их государствами-членами, с другой стороны, 27 ноября 1997. URL: [docs.cntd.ru/document/1900668](http://docs.cntd.ru/document/1900668) (дата обращения: 15.08.2013).

16. *Joint Declaration of the President of the European Council, Mr. J. Chirac, assisted by the Secretary-General of the Council/High Representative for the Common Foreign and Security Policy of the EU, Mr. J. Solana, of the President of the Commission of the European Communities, Mr. R. Prodi, and of the President of the Russian Federation, Mr. V. V. Putin.* Paris, 2000. URL: [www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/en/er/ACF262F.html](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/er/ACF262F.html) (дата обращения: 05.03.2013).

17. *Романова Т.А.* Энергетическое сотрудничество России и Евросоюза: основные направления эволюции и современное состояние // Балтийский регион. 2013. № 3 (17). С. 7—19.

18. *EU-Russian Energy Dialogue. The First Ten Years: 2000—2010.* Brussels, 2010. URL: [http://ec.europa.eu/energy/publications/doc/2011\\_eu-russia\\_energy\\_relations.pdf](http://ec.europa.eu/energy/publications/doc/2011_eu-russia_energy_relations.pdf) (дата обращения: 29.07.2013).

19. Дорожная карта энергетического сотрудничества России и ЕС до 2050 года. Москва, март 2013. URL: [minenergo.gov.ru/co-operation/russia\\_eu/road\\_map/](http://minenergo.gov.ru/co-operation/russia_eu/road_map/) (дата обращения: 23.12.2013).

20. «Дорожная карта» по общему экономическому пространству. Москва, 10.05.2005. URL: <http://www.mid.ru/ns-dos.nsf/162979df2beb9880432569e70041fd1e/042000c0cd9e8002c3256ffe002ae3a8?OpenDocument> (дата обращения: 23.11.2013).

21. *Романова Т., Павлова Е.* Российская модернизация и Евросоюз // Современная Европа. 2013. № 1. С. 45—57.

22. *Boute A.* Energy Efficiency as a New Paradigm of the European External Energy Policy: The Case of the EU-Russian Energy Dialogue // *Europe-Asia Studies*. 2013. Vol. 65, № 6. P. 1021—1054.

23. *Monaghan A.* Russia and the Security of Europe's Energy Supplies: Security in Diversity? / Conflict Studies Research Centre. Swindon, 2007.

24. *Романова Т., Павлова Е.* Россия и страны Евросоюза: Партнерство для модернизации // *Мировая экономика и международные отношения*. 2013. № 8. С. 54—61.

### Об авторе

*Татьяна Алексеевна Романова*, кандидат политологических наук, профессор им. Ж. Монне, доцент факультета международных отношений, Санкт-Петербургский государственный университет (Россия).

E-mail: [romanova@mail.sir.edu](mailto:romanova@mail.sir.edu)



RUSSIA-EU ENERGY EFFICIENCY COOPERATION  
IN THE BALTIC REGION: THE UNTAPPED POTENTIAL

T. Romanova \*

\* Saint Petersburg State University  
7—9 Universitetskaya nab., Saint Petersburg, 199034, Russia

Received on December 15, 2013

*A stereotypical understanding of EU-Russia energy relations is often reduced to trade in oil and natural gas, which downplays the importance of energy efficiency cooperation. Such cooperation is promoted within the Energy Charter and its Treaty, Partnership and Cooperation Agreement, Energy Dialogue, Common Economic Space, Partnership for Modernisation. However, it lacks practical development, which relates to the instability of the legal environment in Russia, insufficient mechanisms of financial support for energy conservation projects and poor political support. Nevertheless, energy efficiency cooperation is capable of changing Russia-EU energy cooperation qualitatively: it offers a cheaper way to meet the needs of the EU, redefines interdependence between the parties, and introduces new elements of equality between them. Energy efficiency cooperation also transforms the patterns of the EU-Russia legal harmonization, creates new conditions for the convergence of regulations and the development of the middle class in Russia. Due to its specific features, cooperation in the Baltic Sea region becomes a locomotive of the Russia-EU energy efficiency cooperation, and, as a result, is capable of changing the quality of relations between the partners.*

*Key words:* EU-Russia relations, energy, energy efficiency, normative power, legal convergence

## References

1. Energy Efficiency in Russia: Untapped Reserves, 2013, *World Bank Group*, no date, p. 5, available at: <http://www.ifc.org/wps/wcm/connect/de1e58804aababd79797d79e0dc67fc6/IFC+EE+in+Russia+Untapped+Potential.pdf?MOD=AJPERES> (accessed 23.12.2013).
2. Ukaz Prezidenta Rossijskoj Federacii ot 4 ijunja 2008 g. № 889 «O nekotoryh merah po povysheniju jenergeticheskoj i jekologicheskoj jeffektivnosti rossijskoj jekonomiki» [Decree of the President of the Russian Federation dated June 4, 2008 № 889 «On measures to improve energy and environmental efficiency of the Russian economy»], 2008, *Reference and consultation system «Consultant Plus»*.
3. Rasporjazhenie Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 13 nojabrja 2009 g. № 1715-r «Jenergeticheskaja strategija Rossii na period do 2030 goda» [Decree of the Russian Federation of November 13, 2009 № 1715-r «Energy Strategy of Russia for the period up to 2030»], 2009, *Reference and consultation system «Consultant Plus»*.
4. Federal'nyj zakon ot 23 nojabrja 2009 g. № 261-FZ «Ob jenergosberezhenii i o povyshenii jenergeticheskoj jeffektivnosti i o vnesenii izmenenij v ot del'nye zakonodatel'nye akty Rossijskoj Federacii» [Federal Law of November 23, 2009 № 261-FZ «On energy saving and energy efficiency improvements and on Amendments to

Certain Legislative Acts of the Russian Federation»], 2009, *Reference and consultation system «Consultant Plus»*.

5. Rasporjazhenie Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 27 dekabrya 2010 g. № 2446-r «Gosudarstvennaja programma Rossijskoj Federacii «Jenergosberezhenie i povyshenie jenergeticheskoj jeffektivnosti na period do 2020 goda» [Decree of the Russian Federation of December 27, 2010 № 2446-p «State Program of the Russian Federation» Energy saving and energy efficiency for the period up to 2020»], 2010, *Reference and consultation system «Consultant Plus»*.

6. Pjat' vektorov razvitiya [Five vectors of development], 2009, *Rossiyskaya Gazeta*, September 17, 2009, available at: [www.rg.ru/2009/09/17/medvedd.html](http://www.rg.ru/2009/09/17/medvedd.html) (accessed 23.12.2013).

7. Medvedev, D. 2009, Russia, Forward! *Russian President's official website*, available at: <http://eng.kremlin.ru/transcripts/298> (accessed 23.12.2013).

8. Communication from the Commission of 29 April 1998, «Energy efficiency in the European Community — Towards a strategy for the rational use of energy», 1998, COM, no. 246 final, available at: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:1998:0246:FIN:EN:PDF> (accessed 11.10.2013).

9. Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, of 26 April 2000, «Action Plan to improve energy efficiency in the European Community», 2000, COM, no. 247 final, available at: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0247:FIN:EN:PDF> (accessed 19.09.2013).

10. Communication from the Commission, 19 October 2006, «Action Plan for Energy Efficiency: Realising the Potential», 2006, COM, no. 545 final, available at: [http://ec.europa.eu/energy/action\\_plan\\_energy\\_efficiency/doc/com\\_2006\\_0545\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/energy/action_plan_energy_efficiency/doc/com_2006_0545_en.pdf) (accessed 13.11.2013).

11. *European Council Presidency Conclusions*, 2007, 8—9 March 2007, available at: <http://arc.eppgroup.eu/Press/pfocus/docs/March07.pdf> (accessed 05.09.2013).

12. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, 8 March, 2011, «Energy Efficiency Plan», 2011, COM, no. 109 final, available at: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0109:FIN:EN:PDF> (accessed 11.09.2013).

13. *Directive of the European Parliament and of the Council*, 25 October 2012, «On Energy Efficiency, Amending Directives 2009/125/EC and 2010/30/EU and Repealing Directives 2004/8/EC and 2006/32/EC (2012/27/EU)» (2012/27/EU), available at: <http://eur-lex.europa.eu/JOHtml.do?uri=OJ:L:2012:315:SOM:EN:HTML> (accessed 13.11.2013).

14. *Energy Charter Treaty*, 1994, 17 декабря 1994, Lisbon, available at: [http://www.encharter.org/fileadmin/user\\_upload/document/RU.pdf](http://www.encharter.org/fileadmin/user_upload/document/RU.pdf) (accessed 15.08.2013).

15. *Soglashenie o partnerstve i sotrudnichestve, uchrezhdajushhee partnerstvo mezhdu Rossijskoj Federaciej, s odnoj storony, i Evropejskimi soobshhestvami i ih gosudarstvami-chlenami, s drugoj storony* [Agreement on Partnership and Cooperation Agreement establishing a partnership between the Russian Federation, on the one hand, and the European Communities and their Member States, on the other hand], 1997, November 27, available at: [docs.cntd.ru/document/1900668](http://docs.cntd.ru/document/1900668) (accessed 15.08.2013).

16. *Joint Declaration of the President of the European Council, Mr. J. Chirac, assisted by the Secretary-General of the Council/High Representative for the Common Foreign and Security Policy of the EU, Mr. J. Solana, of the President of the Commission of the European Communities, Mr. R. Prodi, and of the President of the Russian Federation, Mr. V. V. Putin*, 2000, Paris, available at: [www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/en/er/ACF262F.html](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/er/ACF262F.html) (accessed 05.03.2013).

17. Romanova, T. 2013, EU — Russia energy cooperation: major development trends and the present state, *Baltic Region*, no. 3 (17), p. 4—13. doi: 10.5922/2079-8555-2013-3-1.

18. *EU-Russian Energy Dialogue. The First Ten Years: 2000—2010*, 2010, Brussels, available at: [http://ec.europa.eu/energy/publications/doc/2011\\_eu-russia\\_energy\\_relations.pdf](http://ec.europa.eu/energy/publications/doc/2011_eu-russia_energy_relations.pdf) (accessed 29.07.2013).

19. *Dorozhnaja karta jenergetičeskogo sotrudničestva Rossii i ES do 2050 goda* [Roadmap energy cooperation between Russia and the EU until 2050], 2013, Moscow, March, available at: [minenergo.gov.ru/co-operation/russia\\_eu/road\\_map/](http://minenergo.gov.ru/co-operation/russia_eu/road_map/) (accessed 23.12.2013).

20. *Dorozhnaja karta po obshhemu jekonomičeskomu prostranstvu* [Roadmap for the Common Economic Space], 2005, Moscow, 10.05.2005, available at: <http://www.mid.ru/ns-dos.nsf/162979df2beb9880432569e70041fd1e/042000c0cd9e8002c3256ffe002ae3a8?OpenDocument> (accessed 23.11.2013).

21. Romanova, T., Pavlova, E. 2013, Rossijskaja modernizacija i Evrosojuz [Russia's modernization and the European Union], *Sovremennaja Evropa* [Modern Europe], no. 1, p. 45—57.

22. Boute, A. 2013, Energy Efficiency as a New Paradigm of the European External Energy Policy: The Case of the EU-Russian Energy Dialogue, *Europe-Asia Studies*, Vol. 65, no. 6, p. 1021—1054.

23. Monaghan, A. 2007, *Russia and the Security of Europe's Energy Supplies: Security in Diversity?* Swindon, Conflict Studies Research Centre.

24. Romanova, T., Pavlova, E. 2013, Rossija i strany Evrosojuz: Partnerstvo dlja modernizacii [Russia and the EU: Partnership for Modernisation], *Mirovaja ekonomika i mezhdunarodnye otnoshenija* [World Economy and International Relations], no. 8, p. 54—61.

#### About the author

*Dr Tatyana Romanova*, Associate Professor, Jean Monnet Chair, School of International Relations, Saint Petersburg State University, Russia.

E-mail: [romanova@mail.sir.edu](mailto:romanova@mail.sir.edu)

**ЭСТОНИЯ  
ВО ВНЕШНЕЙ ПОЛИТИКЕ  
РОССИЙСКОЙ  
ФЕДЕРАЦИИ:  
ПРОГНОЗ  
НА СРЕДНЕСРОЧНУЮ  
ПЕРСПЕКТИВУ**

**Д. А. Ланко\***



*Даются ответы на вопросы, почему политический диалог между Россией и Эстонией, не существующий сегодня, едва ли возникнет в ближайшие пять лет, а также почему Эстония может за этот период утратить свое значение для российской внешнеполитической риторики и российских средств массовой информации. Все выводы сделаны в соответствии с прогнозом изменения места Эстонии во внешней политике России на среднесрочную перспективу, рассчитанным по методологии сценарного политического прогнозирования, согласно которой современные методы политического прогнозирования позволяют делать выводы не о будущих состояниях элементов политического мира, а лишь о тенденциях их развития, получивших название «сценарии». Рассматриваются четыре возможных сценария изменения места Эстонии во внешней политике России, оценивается их привлекательность с точки зрения развития российско-эстонских отношений, а также указываются факторы, влияющие на вероятность реализации каждого из сценариев. Показывается, что место Эстонии во внешней политике России зависит не только от конкретных действий эстонской элиты, например по изменению позиции в вопросе участия российских соотечественников в демократическом процессе принятия решений в Эстонии или в оценке спорных событий прошлого, но и от того, какое значение будет придано этим действиям российской элитой.*

---

\* Санкт-Петербургский государственный университет, 199034, Россия, Санкт-Петербург, Университетская набережная, 7—9.

Поступила в редакцию 07.01.2014 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2014-1-3

© Ланко Д. А., 2014

**Ключевые слова:** международные отношения, внешняя политика, Россия, Эстония, прогноз

Основными проблемами, ограничивающими возможности политического прогнозирования, являются, во-первых, непредсказуемость целенаправленных революц

менений в направлении политического развития, а во-вторых, непредсказуемость случайных политических изменений, составляющих сущность эволюционного характера развития. Н. Ю. Благовещенский, М. Ю. Кречетова и Г. А. Сатаров в своих попытках обосновать возможность сценарного политического прогнозирования в условиях неопределенности приходят к следующему выводу: «Если мы не можем точно прогнозировать будущее, то мы, по крайней мере, вправе попытаться связать возможные варианты будущего с настоящим» [1, с. 75]. Имеющийся в распоряжении современных политологов научный инструментарий не позволяет с достаточным уровнем точности описать варианты будущих состояний тех или иных элементов мира политического. Применительно к целям данной статьи представляется невозможным охарактеризовать то место, которое займет Эстония во внешней политике России по истечении периода времени, обозначенного как «среднесрочная перспектива». Одновременно можно определить тенденции изменения современного состояния различных элементов политического мира, например, каким образом может меняться место Эстонии в российской внешней политике. В политическом прогнозировании описание этих тенденций получило название сценариев. Важно подчеркнуть, что все сценарии в обязательном порядке включают оценку современного состояния того элемента политического мира, прогноз развития которого описывается. Независимо от того, идет ли речь о прогнозе на краткосрочную, долгосрочную или, как в данном случае, среднесрочную перспективу, прогнозы позволяют судить о настоящем в гораздо большей степени, нежели формировать представления о будущем. Именно в данном контексте следует рассматривать те прогнозы российской политики в отношении Эстонии, которые на протяжении ряда лет составляют эксперты, работающие под эгидой Академического балтийского центра российских исследований при Тартуском университете (Эстония) (например, [2]).

По сути, эти прогнозы представляют собой, во-первых, предположения относительно мероприятий, которые российская сторона могла бы провести в следующем по отношению к моменту составления прогноза году и которые были бы одобрены эстонской стороной. Во-вторых, в них содержатся предположения относительно мероприятий, которые российская сторона могла бы не проводить в рассматриваемом периоде, поскольку они вызовут протест эстонской стороны. Таким образом, при составлении своих прогнозов эстонские эксперты отталкиваются не от целей и задач российской внешней политики, а от тех целей и задач, которые преследует внешняя политика Эстонии, в том числе путем одобрения одних действий российской стороны и осуждения других. Этой тенденции соответствует и данная статья: в ней речь пойдет не о том, что сделает или не сделает Эстония в среднесрочной перспективе, а об изменении российских представлений об этих действиях. В отличие от эстонского прогноза, рассчитанного на краткосрочную перспективу — 1 год, нас интересует среднесрочная перспектива — 5 лет.

## Место Эстонии во внешней политике России сегодня

В настоящее время место Эстонии во внешней политике России характеризуется двумя тенденциями. С одной стороны, как лаконично следует из справки, подготовленной в 2011 г. Министерством иностранных дел Российской Федерации, «российско-эстонские политические контакты носят ограниченный характер» [3]. С другой стороны, в выступлениях политических лидеров России и в сообщениях российских средств массовой информации Эстония играет значительную, хотя и негативную роль, непропорциональную ее влиянию на торгово-экономические связи, а тем более политические контакты. Исходя из этой оценки, можно предположить возможность реализации в среднесрочной перспективе четырех сценариев изменения места Эстонии в российской внешней политике.

1. «Застой» в российско-эстонских отношениях — Эстонии будет и впредь отводиться значимое место в российской внешнеполитической риторике (равно как и России — в эстонской), однако политические контакты между сторонами останутся минимальными.

2. «Забвение» Эстонии во внешней политике России — политические контакты между Россией и Эстонией будут и впредь носить ограниченный характер, однако значение Эстонии для российской внешнеполитической риторики и для российских средств массовой информации упадет.

3. «Несправедливость» в российско-эстонских отношениях — между Россией и Эстонией возникнут частые политические контакты, однако их влияние окажется заниженным, и им не будет уделено значимого места в российской внешнеполитической риторике и средствах массовой информации.

4. «Улучшение» российско-эстонских отношений — частые политические контакты между Россией и Эстонией, благодаря чему последняя приобретет значимую и на этот раз положительную роль в российской внешнеполитической риторике.

При этом вероятность того или иного сценария не характеризует развитие российско-эстонских отношений на среднесрочную перспективу, так как его нельзя определить с достаточным уровнем точности. Но даже если бы научный инструментарий, находящийся в распоряжении современных политологов, и позволял бы выявить, что возможность, например, сценария «забвение» составляет 60%, то этот результат не имел бы большого значения. Ведь 60% означает, что из десяти аналогичных случаев в шести будет реализован данный сценарий, а в четырех — один из трех оставшихся. Однако в современном мире есть всего одна Россия и всего одна Эстония, и даже если бы была возможность узнать, что конкретный сценарий осуществляется в шести аналогичных случаях из десяти, это не дает оснований заключить, будет ли развитие отношений между реальными Россией и Эстонией идти именно по этому или какому-то другому пути.



## Россия как великая держава и Эстония как малая страна

Вместе с тем можно выявить факторы, способствующие и препятствующие реализации того или иного сценария. Так, на наш взгляд, место Эстонии в российской внешнеполитической риторике и средствах массовой информации определяется представлениями российской политической элиты о роли в международных отношениях и мировой политике в целом, с одной стороны, Российской Федерации, а с другой — Эстонской Республики. В настоящее время большая часть населения России считает свою страну великой державой. В первой половине 1990-х гг. многие не верили в возрождение статуса России как великой державы на мировой арене, а попытки отдельных ее представителей говорить о российском великодержавии были охарактеризованы А. А. Зиновьевым как «глухое глумление над народом» [4, с. 285]. В тех условиях Эстония воспринималась как страна, обладающая практически равным с Россией статусом на мировой арене, как значимый противник некоторых российских внешнеполитических начинаний, которому не удалось стать партнером.

Еще в 2007 г., когда министр иностранных дел Эстонии У. Паэт угрожал заблокировать переговоры между Россией и Европейским союзом [5], это было воспринято в России в качестве серьезной угрозы, и роль Эстонии в сообщениях российских средств массовой информации и заявлениях российских лидеров выросла. Сегодня Россия стала одним из «центров силы» [6] для всего Балтийского региона, наряду с Европейским союзом и США, поэтому для российской элиты становится все труднее воспринимать Эстонию в качестве государства, способного как-то повлиять на отношения между Россией и Евросоюзом, хоть положительно, хоть и отрицательно. Тому способствуют и тенденции, наметившиеся в самом ЕС в условиях кризиса зоны евро. В последнее время в нем «выросло значение неформальных институтов, к которым можно отнести встречи на высшем уровне, проводимые между лидерами ключевых государств Евросоюза» [7, с. 130]. Эстония не принимает в них участия, а потому не может воздействовать на отношения России и ЕС, ни в представлениях российской элиты, ни объективно.

В этих условиях роль Эстонии в российской внешнеполитической риторике и в сообщениях российских средств массовой информации могла бы расти за счет сотрудничества в многостороннем формате. Например, по мнению А. П. Клемешева, Г. М. Федорова и Ю. М. Зверева, перспективы для инновационного сотрудничества между Россией и Эстонией открывает «формирование треугольника роста Финского залива» [8, с. 95], формат которого подразумевает активное участие не только российской и эстонской, но и финляндской стороны. Однако, как показывает опыт международного сотрудничества по вопросу строительства Северо-Европейского газопровода, Эстония в ближайшем будущем не готова участвовать в многосторонних форматах сотрудничества, даже если третьей стороной здесь выступит ее партнер по Евросоюзу, например Германия или Финляндия. Представляется, что потенциал «треугольника роста Финского залива» не сможет быть до конца реализован в среднесрочной перспективе в основном из-за позиции Эстонии.

## Приграничное сотрудничество

В среднесрочной перспективе роль Эстонии в российской внешнеполитической риторике и в сообщениях российских средств массовой информации могла бы также вырасти за счет приграничного сотрудничества. Однако для этого необходимо, чтобы в рамках приграничного сотрудничества были запущены действительно масштабные проекты, ожидать чего в пока не приходится. Ведь ни потенциал Эстонии, а тем более ее восточных районов, ни потенциал Ленинградской и Псковской областей Российской Федерации, непосредственно примыкающих к российско-эстонской границе, не позволяет говорить о том, что в скором времени здесь будут запущены действительно масштабные проекты, требующие участия большего числа регионов с российской стороны и районов стран Евросоюза, однако, как и в случае вышеупомянутого российско-эстонско-финляндского «треугольника роста», вероятность возникновения такого сотрудничества в среднесрочной перспективе представляется незначительной.

Напротив, возникает тенденция к уменьшению числа участников проектов приграничного сотрудничества, а следовательно, и к снижению масштабы таких проектов. Так, в конце 1990-х гг. приграничная совместная работа велась в трехстороннем формате (пограничные районы России, Эстонии и Латвии), действовал Совет по сотрудничеству пограничных регионов трех стран [9, с. 62]. Сегодня приграничное взаимодействие здесь осуществляется уже в двустороннем формате: отдельно реализуются российско-эстонские проекты, отдельно — российско-латвийские. Одновременно представляется несправедливым возлагать вину за такое изменение формата отношений исключительно на органы местного самоуправления и государственной власти Эстонии и Латвии — двух стран Евросоюза, которые оказались не в состоянии наладить добрососедские связи между собой. Препятствием здесь является и инертность российских региональных элит, в первую очередь в Псковской области, которую А. Макарычев отмечал еще десять лет назад [10].

Н. М. Межевич на примере Эстонии демонстрирует, что наличие или отсутствие пограничного договора между двумя государствами никак не влияет на интенсивность приграничного сотрудничества [11]. И даже если в среднесрочной перспективе пограничный договор между Россией и Эстонией будет подписан, это не будет способствовать ни появлению масштабных проектов приграничного сотрудничества, ни увеличению роли Эстонии в российской внешнеполитической риторике и сообщениях российских средств массовой информации. Напротив, можно предположить, что эта роль уменьшится: ведь пока пограничный договор остается неподписанным, споры вокруг него порождают интерес. Так было в 2005 г., когда договор был подписан, однако затем российская сторона отозвала подпись министра иностранных дел С. В. Лаврова с документа; так было в 2007 г., когда был подписан и ратифицирован пограничный договор с Латвией; так было и в 2013 г., когда вновь появилась надежда на то, что договор будет подписан и ратифицирован обеими сторонами в самое ближайшее время. Когда же договор будет подписан, поводы для новостных обсуждений исчезнут.

## Вопросы истории и проблема соотечественников

Как было сказано выше, возникновение отсутствующего в настоящее время политического диалога между Россией и Эстонией само по себе не приведет к увеличению значимости этой страны для российской внешнеполитической риторики и российских средств массовой информации. Более того, сейчас не наблюдается факторов, которые могли бы в среднесрочной перспективе способствовать возникновению политического диалога между двумя странами, однако есть те, которые будут в среднесрочной перспективе препятствовать возникновению диалога. Во-первых, это различные оценки в России и Эстонии некоторых событий прошлого, в первую очередь относящихся к 1940 г. Во-вторых, это действующая в Эстонии этнополитическая модель, благодаря которой сотни тысяч российских соотечественников, постоянно проживающих в этой стране на протяжении нескольких десятилетий, оказываются исключены из демократического процесса принятия решений и не могут повлиять как на государственную политику в сфере образования и культуры, так и на официальную оценку событий прошлого.

Опыт российско-польских отношений последних десяти лет демонстрирует, что споры относительно оценок отдельных событий прошлого, различия в которых препятствуют налаживанию политического диалога между государствами, могут успешно разрешаться к обоюдному удовлетворению сторон [12]. Однако тот путь, который был избран для разрешения споров об оценках исторических событий между Россией и Польшей, не подходит для российско-эстонских отношений, где проблемы оценки исторических событий и включения российских соотечественников в демократический процесс принятия решений сегодня оказываются тесно взаимосвязаны. Более двадцати лет назад, когда создавалась современная этнополитическая модель Эстонии, ее политической элитой двигали опасения, что проживающие в стране российские соотечественники станут «пятой колонной», проводником интересов России в Эстонии, и поэтому они были исключены из процесса принятия решений. Как показывают Г. Смит и Э. Уилсон, подобные опасения в то же время существовали и у украинского руководства [13].

За двадцать лет, прошедшие с момента появления эстонской этнополитической модели, сформировалась обратная ситуация. Не российские соотечественники, проживающие в Эстонии, служат проводником внешнеполитических интересов Российской Федерации, а важнейшей задачей российской внешней политики стала защита интересов российских соотечественников, исключенных из демократического процесса принятия политических решений, а потому неспособных реализовать свои интересы иным способом — через внутривнутриполитические институты Эстонской Республики. Не российские соотечественники пытаются заставить эстонские власти отказаться от оценки событий 1940 г. как «оккупации» Эстонии Советским Союзом с целью легитимации совре-

менной российской внешней политики в отношении Эстонии, а Россия не собирается признавать факта «оккупации» с целью избежать получения соотечественниками, проживающими сегодня в Эстонии, «статуса оккупантов», чтобы не допустить узаконивания их дальнейшего исключения из демократического процесса принятия решений.

В то время как российская дипломатия продолжает демонстрировать руководству Эстонии незыблемость своей позиции по вопросам трактовки произошедшего в республике в 1940 г. в частности и защиты интересов соотечественников в целом, российские ученые предлагают компромиссные варианты интерпретации событий, которые удовлетворили бы все заинтересованные стороны: и Российскую Федерацию, и Эстонскую Республику, и российских соотечественников, проживающих в последней. Например, К. К. Худoley считает, что нужно говорить об этих событиях как о «советизации» Эстонии — уникальном процессе, который был возможен только в Прибалтике и только в условиях системы международных отношений, сформировавшейся после окончания Первой мировой войны, наряду с не менее уникальным процессом, получившим в европейской историографии название «австрийский аншлюсс» [14]. Однако представляется, что в среднесрочной перспективе эстонская элита не будет готова обсуждать какие-либо компромиссные варианты оценки значимых для нее исторических событий.

\* \* \*

Таким образом, в среднесрочной перспективе факторы, препятствующие политическому диалогу между Россией и Эстонией в настоящее время, будут продолжать действовать. В качестве таких факторов следует рассматривать, во-первых, продолжающееся исключение значительной части российских соотечественников из демократического процесса принятия решений в Эстонии, а во-вторых, непрекращающиеся споры относительно оценок отдельных событий прошлого между Россией и Эстонией. И если политический диалог между двумя государствами в среднесрочной перспективе и возникнет, то не потому, что исчезнут указанные выше факторы, а потому, что их роль во внешней политике и России, и Эстонии снизится.

От трехсторонних проектов приграничного сотрудничества в формате Россия — Эстония — Финляндия и Россия — Эстония — Латвия произойдет переход к двусторонним проектам, соответственно, снизится масштабность этих проектов и их влияние на российскую внешнюю политику, и так небольшое в условиях растущей роли России в международной политике.

Снижение значимости Эстонии для российской внешней политики на данном этапе следует рассматривать в качестве позитивного сценария изменения места Эстонии в российской внешней политике. Представляется, что в случае осуществления сценария, выше охарактеризованного как «забвение» Эстонии в России, будет создана основа для дальнейшего развития двусторонних отношений, вплоть до реализации

сценария, определенного выше как «улучшение» российско-эстонских отношений, однако он видится возможным лишь в долгосрочной перспективе. В среднесрочной же перспективе наиболее вероятны сценарии «застой» и «забвение», не предусматривающие возникновения между сторонами политического диалога. При этом сценарий «забвение» является позитивным, поскольку сценарий «застой» предполагает, что Эстония будет продолжать играть в российской внешнеполитической риторике и сообщениях российских средств массовой информации значимую, но отрицательную роль.

### Список литературы

1. *Благовещенский Н. Ю., Кречетова М. Ю., Сатаров Г. А.* Экспертно-статистический Байесовский подход к сценарному политическому прогнозированию // Полис (Политические исследования). 2012. № 4. С. 74—98.
2. *Tüür K.* Russia and Estonia // Russian Federation 2013: Short-Term Prognosis / ed. by K. Tüür, V. Morozov. Tartu, 2012. P. 123—126.
3. *Эстонская Республика* : справка от 7 нояб. 2011 г. // Министерство иностранных дел Российской Федерации : [сайт]. URL: <http://www.mid.ru/bdomp/ns-reuro.nsf/348bd0da1d5a7185432569e700419c7a/?9903503901c7dd143256db100527f77!OpenDocument> (дата обращения: 07.11.2013).
4. *Зиновьев А. А.* Посткоммунистическая Россия: публицистика 1991—1995 гг. М., 1996.
5. *Paet U.* Rusia actúa como si no se hubiese disuelto la URSS // El Pais. 2007. 7 de mayo.
6. *Ланко Д. А.* Становление региона Северного изменения как приоритета внешней политики центров силы в Балтийском регионе // Вестник Санкт-Петербургского университета. Сер. 6: Философия. Культурология. Политология. Право. Международные отношения. 2010. № 4. С. 107—117.
7. *Заславская Н. Г.* Институциональные аспекты финансового кризиса в Евроне // Там же. 2013. № 3. С. 129—133.
8. *Клемешев А. П., Федоров Г. М., Зверев Ю. М.* О потенциале и возможностях сотрудничества Российской Федерации со странами Балтии в инновационной сфере // Балтийский регион. 2011. № 3 (9). С. 88—97.
9. *Вардомский Л. Б.* Приграничный пояс России: проблемы и тенденции развития // Россия и современный мир. 2000. № 2. С. 54—64.
10. *Makarychev A.* Pskov at the Crossroads of Russia's Trans-Border Relations with Estonia and Latvia: Between Provinciality and Marginality // Europe — Asia Studies. 2005. Vol. 57, № 3. P. 481—500.
11. *Межевич Н. М.* Российско-эстонская граница: история формирования и современное значение для развития Северо-Запада России // Псковский региональный журнал. 2007. № 4. С. 134—145.
12. *Грецкий И. В.* Российско-польские отношения на современном этапе // Вестник Санкт-Петербургского университета. Сер. 6: Философия. Культурология. Политология. Право. Международные отношения. 2013. № 3. С. 121—128.
13. *Smith G., Wilson A.* Rethinking Russia's Post-Soviet Diaspora: The Potential for Political Mobilization in Eastern Ukraine and North-East Estonia // Europe — Asia Studies. 1997. Vol. 49, № 5. P. 845—864.
14. *Худолей К. К.* Советизация Балтийских государств летом 1940 года и ее последствия // Вестник Санкт-Петербургского университета. Сер. 6: Философия. Культурология. Политология. Право. Международные отношения. 2013. № 1. С. 94—110.

**Об авторе**

Дмитрий Александрович Ланко, кандидат политических наук, доцент кафедры европейских исследований факультета международных отношений, Санкт-Петербургский государственный университет, Россия.

E-mail: dimpra@hotmail.com



## RUSSIAN-ESTONIAN RELATIONS: A MEDIUM-TERM FORECAST

D. Lanko \*

\* Saint Petersburg State University

7—9 Universitetskaya nab., Saint Petersburg, 199034, Russia

Received on January 7, 2014

*This article shows why the non-existent political dialogue between Russia and Estonia will hardly develop in the next five years and why Estonia can lose its significance for the Russian foreign policy rhetoric and Russian mass media. This conclusion is drawn from a medium-term forecast about the changing role of Estonia in Russian foreign policy. The forecast is based on the scenario methodology, which suggests that the modern means of political forecasting make it possible to make conclusions not about the future states of political phenomena, but rather about the trends of current states, which are called scenarios. The article describes the four possible scenarios of changes in the role of Estonia in Russian foreign policy that are evaluated from the perspective of the development of Russian-Estonian relations and factors affecting the probability of each scenario. It is shown that any change in the role of Estonia in Russian foreign policy depends not only on the specific actions of the Estonian elite, for example their readiness to change their position on the participation of Russian-speaking population in the democratic decision-making process or the evaluation of controversial events of the past, but also on the meaning that will be attached to these actions by the Russian elite.*

*Key words:* international relations, foreign policy analysis, Russia, Estonia, forecast

## References

1. Blagoveshenskij, N. Yu., Krechetova, M. Yu., Satarov, G.A. 2012, Jekspertno-statisticheskij Bajesovskij podhod k scenarnomu politicheskomu prognozirovaniju [Expert statistical Bayesian approach to screenwriting political forecasting], *Polis (Politicheskie issledovanija)* [«POLIS» Journal — Political Studies], no. 4, p. 74—98.
2. Tüür, K. 2012, Russia and Estonia. In: Tüür, K., Morozov, V. (eds.), *Russian Federation 2013: Short-Term Prognosis*, Tartu, Tartu University Press, p. 123—126.
3. Jestonskaja Respublika (spravka) [The Republic of Estonia (reference)], November 7, 2011, *Ministerstvo inostrannyh del Rossijskoj Federacii* [Ministry of For-

eign Affairs of the Russian Federation], available at: <http://www.mid.ru/bdcomp/ns-reuro.nsf/348bd0da1d5a7185432569e700419c7a/f9903503901c7dd143256db100527f77?OpenDocument> (accessed 07.11.2013).

4. Zinoviev, A. A. 1996, Postkommunisticheskaja Rossija: publicistika 1991—1995 gg. [Post-Communist Russia: 1991—1995, journalism.], Moscow, 367 p.

5. Paet, U. 2007, Rusia actúa como si no se hubiese disuelto la URSS, *El Pais*, 7 de mayo.

6. Lanko, D. A. 2010, Stanovlenie regiona Severnogo izmenenija kak prioriteta vneshnej politiki centrov sily v Baltijskom regione [Formation of the Northern change as a priority foreign policy centers of power in the Baltic region], *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Serija 6: Filosofija. Kul'turologija. Politologija. Pravo. Mezhdunarodnye otnoshenija* [Vestnik St. Petersburg University. Series 6], no. 4, p. 107—117.

7. Zaslavskaya, N. G. 2013, Institucional'nye aspekty finansovogo krizisa v Evrozone [Institutional aspects of the financial crisis in the Eurozone], *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Serija 6: Filosofija. Kul'turologija. Politologija. Pravo. Mezhdunarodnye otnoshenija* [Vestnik St. Petersburg University. Series 6], no 3, p. 129—133.

8. Klemeshev, A., Fedorov, G., Zverev, Yu. 2011, On the potential and opportunities for cooperation between the Baltics in the field of innovations, *Baltic Region*, no. 3 (9), p. 88—97. doi: 10.5922/2079-8555-2011-3-9.

9. Vardomsky, L. B. 2000, Prigranichnyj pojas Rossii: problemy i tendencii razvitiya [Border zone of Russia: problems and trends], *Rossija i sovremennyj mir* [Russia and the modern world], no. 2, p. 54—64.

10. Makarychev, A. 2005, Pskov at the Crossroads of Russia's Trans-Border Relations with Estonia and Latvia: Between Provinciality and Marginality, *Europe — Asia Studies*, Vol. 57, no. 3, May, p. 481—500.

11. Mezhevich, N. M. 2007, Rossijsko-jestonskaja granica: istorija formirovanija i sovremennoe znachenie dlja razvitiya Severo-Zapada Rossii [Russian-Estonian border: formation history and contemporary significance for the development of the North-West Russia], *Pskovskij regionologičeskij žurnal* [Pskov regional study Journal], no. 4, p. 134—145.

12. Greckij, I. V. 2013, Rossijsko-pol'skie otnoshenija na sovremennom jetape [Russian-Polish relations at the present stage], *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Serija 6: Filosofija. Kul'turologija. Politologija. Pravo. Mezhdunarodnye otnoshenija* [Vestnik St. Petersburg University. Series 6], no. 3, p. 121—128.

13. Smith, G., Wilson, A. 1997, Rethinking Russia's Post-Soviet Diaspora: The Potential for Political Mobilization in Eastern Ukraine and North-East Estonia, *Europe — Asia Studies*, Vol. 49, no. 5, July, p. 845—864.

14. Khudolei, K. K. 2013, Sovetizacija Baltijskih gosudarstv letom 1940 goda i ee posledstvija [The Sovietization of the Baltic States in the summer of 1940 and its consequences], *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Serija 6: Filosofija. Kul'turologija. Politologija. Pravo. Mezhdunarodnye otnoshenija* [Vestnik St. Petersburg University. Series 6], no. 1, p. 94—110.

#### About the author

*Dmitry Lanko*, Ph. D. (comparative politics), Associate Professor, Department of European Studies, School of International Relations, St. Petersburg State University.  
E-mail: dimppa@hotmail.com

# АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ



УДК 330.342 (470.26)

## РАЗВИТИЕ ЭКОНОМИКИ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ: НОВЫЙ ЭТАП РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ

*К. К. Гимбицкий\**

*А. Л. Кузнецова\*\**

*Г. М. Федоров\*\*\**



---

\* Управление стратегических разработок Правительства Калининградской области. 236007, Россия, Калининград, ул. Дмитрия Донского, 1.

\*\* Министерство экономики Калининградской области. 236007, Россия, Калининград, ул. Дмитрия Донского, 1.

\*\*\* Балтийский федеральный университет им. И. Канта. 236041, Россия, Калининград, ул. А. Невского, 14.

Поступила в редакцию 10.12.2013 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2014-1-4

© Гимбицкий К.К., Кузнецова А.Л., Федоров Г.М., 2014

*Калининградская область развивается в сложных эксклавных условиях, что обуславливает недостаточную устойчивость ее экономики к внешним воздействиям. Необходимо постоянный мониторинг экономической ситуации в области и корректировка региональной стратегии в соответствии с меняющимися условиями.*

*Целью данной статьи стала оценка этапов развития экономики региона и поиск путей ее обновления и реструктуризации с учетом накопленного опыта реагирования на изменение условий регионального развития.*

*Проанализирован обширный статистический материал, характеризующий специфику развития Калининградской области в 1990—2012 гг. и современное состояние ее экономики в сравнении со средними показателями по РФ. Используются данные социологического обследования специалистов предприятий региона.*

*Вхождение России в ВТО и прекращение действия в 2016 г. части таможенных льгот, на которых базируется импортозамещающая промышленность, существенно меняют условия развития экономики области. Реализация Стратегии социально-экономического развития региона усилит инновационность экономики, ее экспортную направленность, производительность труда, кооперирование с российскими и зарубежными партнерами, а также должны снизиться зависимость производства от импорта из-за рубежа сырья и полуфабрикатов, материалоемкость производства. Формированию новой, более устойчивой экономики будет способствовать федеральная поддержка и реализация ряда региональных программ.*

**Ключевые слова:** Калининградская область, Особая экономическая зона, реструктуризация экономики, стратегия регионального развития



Экономика российского эксклава на Балтике — Калининградской области — за годы своего существования уже неоднократно подвергалась коренной реструктуризации [1; 12; 13; 17]. Первый период связан с построением социалистической (административно-командной) экономики на месте разрушенного войной хозяйства той части бывшей Восточной Пруссии, которая после Второй мировой войны вошла в состав СССР. Произошли не только кардинальные институциональные преобразования, обусловленные становлением принципиально иной хозяйственной системы, но и большие сдвиги в экономической специализации региона. Так, из прежних отраслей промышленности трансформации меньше всего коснулись целлюлозно-бумажной индустрии, хотя на всех пяти предприятиях отрасли поменялись и поставщики сырья, и потребители готовой продукции. Из немногочисленных машиностроительных предприятий старую специализацию сохранили практически только судоремонтные заводы. От прежней промышленности остались также разрушенный янтарный комбинат, маленькие кирпичные заводы и отдельные предприятия по переработке сельхозпродукции и производству товаров широкого потребления.

В советский период был создан крупный рыбопромышленный комплекс, ряд машиностроительных производств, новые предприятия легкой и пищевой промышленности. Началась добыча нефти. В сельском хозяйстве усилилась животноводческая специализация, ставшая преобладающей.

К концу 1980-х гг. уровень экономического развития региона примерно соответствовал среднему по Российской Федерации: промышленной продукции в расчете на душу населения производилось примерно на 10% меньше, а сельскохозяйственной — на 10% больше [16, с. 28]. Распад СССР и превращение Калининградской области в эксклав Российской Федерации усилили негативное влияние на экономику региона общего для страны кризиса 1990-х гг. Спад промышленного и сельскохозяйственного производства оказался более глубоким, чем в РФ в целом (рис. 1, 2).



Рис. 1. Динамика промышленного производства к 1990 г., %

Источник: [10; 11].

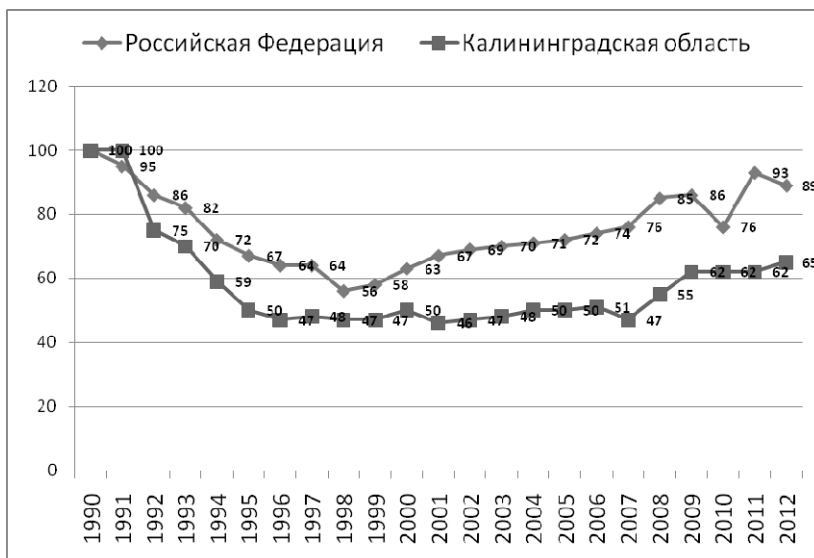


Рис. 2. Динамика сельскохозяйственного производства к 1990 г., %

Источник: [10; 11].

Многие промышленные предприятия прекратили существование. Значительная часть приватизированного рыболовного флота ушла «под чужой флаг». Многократно снизились инвестиции в основной капитал предприятий. Вместе с тем значительно возрос внешнеторговый оборот (рис. 3).

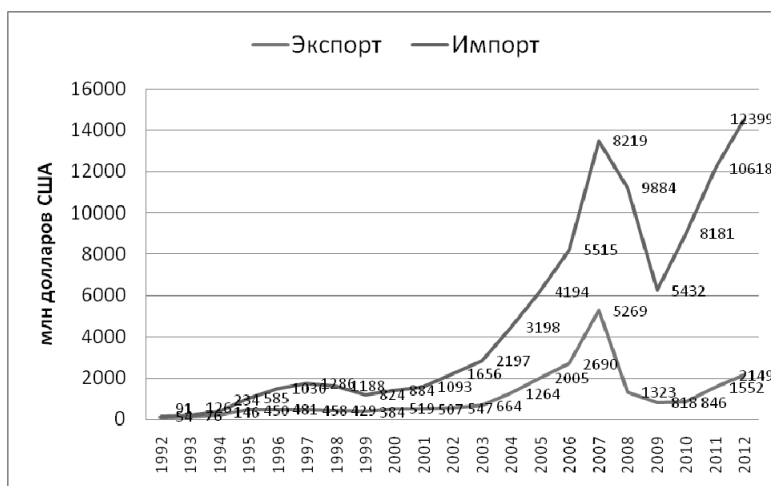


Рис. 3. Динамика внешней торговли Калининградской области в 1992—2012 гг., млн долларов США

Источник: [10; 11].

В 1990-х гг. начала быстро развиваться рыночная сфера услуг, особенно торговля. Появились качественно новые виды бытовых услуг. Область стали посещать иностранные туристы (но приток российских туристов существенно сократился). Для смягчения кризисных явлений, обусловленных превращением региона в эксклав, в 1997 г. была принята Федеральная целевая программа развития ОЭЗ в Калининградской области на 1998—2005 гг. Но за 1998—2001 гг. было получено лишь 3% запланированных средств. Программа реализовывалась далеко не в полной мере и не компенсировала экономические потери региона. Поэтому 7 декабря 2001 г. Постановлением Правительства РФ № 866 была утверждена федеральная целевая программа «Развитие Калининградской области на период до 2010 года». В последующем ее действие было продлено до 2015 г. За 2002—2011 гг. только из федерального бюджета на реализацию программы было направлено более 18 млрд руб. Привлечены также значительные средства из областного бюджета и, особенно, из внебюджетных источников. К числу отраслевых приоритетов указанной программы относятся, во-первых, инфраструктурные отрасли, обеспечивающие условия развития всей региональной экономики, способствующие созданию благоприятных условий для реализации инвестиционных проектов. Это транспорт, энергетика, связь и телекоммуникации. Создаются благоприятные условия для совершенствования туристско-рекреационного комплекса, решения актуальных экологических проблем. Большое внимание уделяется социальной сфере — здравоохранению, образованию, культуре и искусству. Имеются и отдельные проекты модернизации производства товаров в соответствии с требованиями мирового рынка.

Кризис старой экономики привел к значительному высвобождению рабочей силы и создал предпосылки для возникновения новых производств, соответствующих изменившимся условиям. Главным фактором их становления стало, с одной стороны, действие федерального закона «Об Особой экономической зоне в Калининградской области» (1996 г.), а с другой — выход России из экономического кризиса (начиная с 1999 г.). Рост доходов населения страны обусловил повышение потребности в высококачественных товарах, которые производились в Калининградской области на базе беспощинно ввозимого импортного сырья и полуфабрикатов.

Условием вывоза таких товаров на основную территорию страны согласно закону об ОЭЗ было создание на предприятиях области добавленной стоимости в размере более 30%, а для электроники и сложной бытовой техники — 15%. Таможенные льготы, получаемые предприятиями, работающими на принципах частичного импортозамещения, значительно перекрыли их потери из-за транзита продукции на общероссийский рынок через зарубежные страны. Производство подобной продукции и ее вывоз в другие российские регионы стали быстро расти.

В области возникла промышленность, во многом базирующаяся на таможенных льготах. Ее предприятия имеют, как правило, невысокую фондовооруженность (табл. 1). Производство валовой продукции в расчете на одного занятого в таких производствах велико, но добавленной стоимости получается не так много (табл. 2).

Таблица 1

**Распределение основных фондов и фондовооруженности  
по видам экономической деятельности в РФ  
и Калининградской области в 2011 г.**

Вид экономической деятельности	Распределение основных фондов по видам экономической деятельности		Фондовооруженность, % к среднему показателю по РФ	
	КО	РФ	КО	РФ
<i>Всего</i>	100	100	57	100
Сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство	2,6	3,1	19,8	32
Рыболовство, рыбоводство	0,7	0,1	44,3	50
Добыча полезных ископаемых	4,7	10	297,7	625
Обрабатывающие производства	11,3	8,9	35,6	58,6
Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	9,4	7,4	214,3	255,2
Строительство	2,4	1,6	17,5	19,8
<i>Итого производство товаров</i>	<i>31,1</i>	<i>31,1</i>	<i>47</i>	<i>82,5</i>
Торговля	1,7	3,5	5,7	19,4
Гостиницы и рестораны	0,4	0,6	10,9	33,3
Транспорт и связь	33,7	26,5	223,4	335,4
Финансовая деятельность	2,2	2,4	83,6	141,2
Операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг	20,4	23,8	143,6	293,8
<i>Итого производство рыночных услуг</i>	<i>58,4</i>	<i>56,8</i>	<i>89</i>	<i>151,5</i>
Государственное управление и обеспечение военной безопасности; обязательное социальное обеспечение	3,4	4,8	23,3	85,7
Образование	2,9	2,8	24,7	32,6
Здравоохранение и предоставление социальных услуг	2,3	2,3	22,6	33,8
Предоставление прочих коммунальных, социальных и персональных услуг	1,9	2,2	26,4	59,5
<i>Итого производство нерыночных услуг</i>	<i>10,5</i>	<i>12,1</i>	<i>24</i>	<i>49</i>

Источник: [4; 9; 18].

Производство добавленной стоимости в расчете на одного занятого в экономике (что можно рассматривать как производительность общественного труда) в большинстве видов экономической деятельности в Калининградской области ниже, чем в Российской Федерации в целом. Особенно велика разница не в пользу Калининградской области в добыче полезных ископаемых, финансовой деятельности, в операциях с недвижимым имуществом, аренде и предоставлении услуг. Это и понятно, потому что масштабы добычи полезных ископаемых в области несопоставимы с сырьевыми российскими регионами, а финансовая деятельность и операции с недвижимым имуществом — со столичными и другими крупными хорошо развитыми субъектами РФ (как Свердлов-

ловская область или Республика Татарстан). Но и в обрабатывающей промышленности, торговле, гостиничном и ресторанном бизнесе, даже в транспорте, связи и торговле область по производительности общественного труда уступает среднероссийским показателям. Только в сельском хозяйстве (благодаря природным предпосылкам и наличию более доходных производств), рыболовстве и рыбоводстве (как следствие прежней специализации экономики) Калининградская область заметно отличается в лучшую сторону от средних по стране показателей.

Таблица 2

**Оценка объема добавленной стоимости  
в расчете на одного занятого в 2011 г.**

Вид экономической деятельности	Объем валовой добавленной стоимости в расчете на одного занятого (средняя величина по совокупности видов экономической деятельности в РФ = 100 %)	
	КО	РФ
Валовая добавленная стоимость	78	<b>100</b>
Сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство	<b>52</b>	38,1
Рыболовство, рыбоводство	<b>173,3</b>	100
Добыча полезных ископаемых	520	<b>681,3</b>
Обрабатывающие производства	94,4	<b>100</b>
Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	112,3	<b>120,7</b>
Строительство	70	<b>80,2</b>
<i>Итого производство товаров</i>	94,1	<b>106,1</b>
Торговля	78	<b>108,9</b>
Гостиницы и рестораны	37,1	<b>55,6</b>
Транспорт и связь	82,5	<b>103,8</b>
Финансовая деятельность	5,2	<b>258,8</b>
Операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг	109,8	<b>144,4</b>
<i>Итого производство рыночных услуг</i>	80,7	<b>119,7</b>
Государственное управление и обеспечение военной безопасности; обязательное социальное обеспечение	66,7	<b>117,9</b>
Образование	37,3	34,9
Здравоохранение и предоставление социальных услуг	56,5	57,4
Предоставление прочих коммунальных, социальных и персональных услуг	24,7	<b>43,2</b>
<i>Итого производство нерыночных услуг</i>	49,5	<b>61,1</b>

Источник: [4; 9; 18].

Без таможенных льгот, закрепленных законом «Об Особой экономической зоне в Калининградской области» 1996 г., большинство «импортзамещающих» предприятий может прекратить свое существование или резко снизить производство. О неустойчивости производств, базирующихся на таможенных льготах, говорилось еще в исследованиях второй половины 1990-х гг. Так, французский профессор И. Самсон, под руководством которого во второй половине 1990-х гг. выполнялись исследования в Калининградской области, назвал «хрупкой» экономику региона, основывающуюся на таможенных льготах [5, с. 7].

Налоговые льготы, предусмотренные вышеуказанным законом, также нельзя оценить однозначно. С одной стороны, с их помощью создан ряд новых предприятий, производящих продукцию, пользующуюся спросом на российском рынке. С другой стороны, и федеральный, и областной бюджеты вследствие этих льгот не получают значительных поступлений. Более того, в некоторых производствах используются оба вида льгот (хотя согласно Закону об ОЭЗ каждое конкретное предприятие может использовать только один их вид). Дело в том, что в некоторых случаях собственники одновременно владеют предприятиями, одни из которых заняты производством продукции на импортном сырье и/или полуфабрикатах с использованием таможенных льгот, а другие — являющиеся резидентами ОЭЗ-2006 (таких предприятий 95) и вложившие в производство инвестиции в размере не менее 150 млн рублей, используют налоговые льготы. О возможности возникновения таких «гибридных» схем говорилось еще до принятия Закона об ОЭЗ 2006 г. [2]. С принятием закона они практически сразу стали реальностью.

Кроме того, хотя предприятия, использующие таможенные льготы и производящие продукцию на российский рынок, должны производить не менее 30% добавленной стоимости (а при производстве электроники и сложной бытовой техники — не менее 15%), существует способ обойти эти требования: недостающую до норматива часть добавленной стоимости могут составить импортированные детали, прошедшие «растаможивание» (уплату таможенных пошлин), тем самым применительно к нормативу добавленной стоимости они приравниваются к произведенным в России. Обе указанные схемы используются, например, при производстве автомобилей, выпуск которых в 2012 г. составил 250 тысяч [4].

Уровень социально-экономического развития Калининградской области экспертами оценивается неоднозначно. Многие официальные статистические данные указывают на отставание области от среднероссийского уровня. Однако имеются и сведения, подтверждающие более высокий по сравнению со средним по стране уровень (рис. 4).

В то же время объективная информация свидетельствует о более высоких экономических индикаторах, показателях уровня жизни населения и большей привлекательности (рис. 5). Особенно показательным, на наш взгляд, является высокий миграционный прирост населения в Калининградскую область, что свидетельствует о высокой оценке населением условий жизни в регионе.



Рис. 4. Показатели социально-экономического развития Калининградской области, уступающие средним по РФ, в 2012 г. (ВРП — 2011 г., РФ = 100)

Источник: [9].



Рис. 5. Показатели социально-экономического развития Калининградской области, превосходящие средние по РФ, в 2012 г. (РФ = 100)

Источник: [9].

Вместе с тем экономика Калининградской области по большинству показателей явно уступает среднероссийскому уровню и имеет ряд сложных проблем, требующих незамедлительного решения. Для экономики региона на конец 2013 г. были характерны следующие особенности:<sup>1</sup>

- невысокая фондовооруженность предприятий (57 % от уровня РФ);
- низкая инновационность производства (производство инновационных товаров, работ, услуг на душу населения в 22 раза меньше среднего по РФ);
- недостаточная производительность труда (78 % от уровня РФ);
- низкая норма добавленной стоимости (18 % в среднем по обрабатывающим производствам);
- высокая доля основывающихся на таможенных льготах ОЭЗ (1996 г.) «импортозамещающих» обрабатывающих производств с низкой нормой добавленной стоимости (особенно в автомобилестроении, производстве электрооборудования и электронного оборудования, отчасти в пищевой промышленности);
- зависимость «импортозамещающих» обрабатывающих производств от импорта сырья и полуфабрикатов;
- невысокая экономическая эффективность налоговых льгот ОЭЗ (2006 г.), позволивших создать только 9,1 тыс. рабочих мест, а сумма поступлений в бюджет области от 95 предприятий-резидентов ОЭЗ лишь равна сумме льгот бюджета (4,4 млрд рублей в 2012 г.);
- низкий финансовый потенциал области и зависимость от внешних (российских и в меньшей мере иностранных) инвестиций;
- формирование инвестиций не столько за счет частного капитала, сколько благодаря государственным капиталовложениям, в том числе поступающим по линии ФЦП «Развитие Калининградской области до 2015 года»;
- зависимость калининградского бизнеса от заемного финансирования, значительно превосходящего внутренние источники;
- применение обрабатывающими производствами «гибридных схем», позволяющих одновременно пользоваться и таможенными, и налоговыми льготами;
- невысокий уровень налоговых поступлений в областной бюджет от хозяйствующих субъектов региона;
- установки значительной части предпринимателей не столько на собственные усилия, сколько на государственную поддержку.

Можно утверждать о «хрупкости» экономики региона, ее зависимости от внешних факторов и целесообразности реструктуризации, включая закрытие или модернизацию малоэффективных предприятий и использование высвобождающейся рабочей силы для развития перспективных производств, усиления роли экспортных обрабатывающих производств, транспорта и туризма.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Исходные количественные показатели см.: [4; 6; 9; 18].

<sup>2</sup> Оценку специфики, проблем и возможных направлений регионального развития см. также в работах: [1; 2; 6; 15—17; 19; 20].



Итак, за сравнительно короткий исторический период в экономике Калининградской области несколько раз происходили серьезные изменения, вызванные резкими изменениями внешних условий регионального развития.

1. С 1945 по 1991 г. период административно-командной экономики (советский период), когда произошло частичное восстановление нарушенного войной экономического потенциала, создана индустриально-аграрная экономика среднего для Российской Федерации уровня развития со специализацией на рыбной, машиностроительной, целлюлозно-бумажной, молочно-мясной промышленности, сельском хозяйстве животноводческого направления, морском транспорте.

2. С 1992 г. период переходной, а затем рыночной экономики.

2.1. В 1992—1998 гг. происходил резкий спад производства в традиционных отраслях специализации экономики региона. Одновременно шло становление рыночных отношений, развивался малый бизнес, модернизировались отрасли сферы рыночных услуг.

2.2. В 1999—2007 гг., когда российская экономика стала выходить из кризиса, в Калининградской области благодаря таможенным льготам Закона об ОЭЗ быстро наращивало мощности частичное импортозамещение — производство товаров из импортного сырья и полуфабрикатов, ориентированное на общероссийский рынок. Активизировалось жилищное строительство. Развивались торговля, транспорт и туризм. Росло обслуживание российских внешнеэкономических связей.

2.3. Глобальный экономический кризис 2008—2009 гг. отрицательно сказался на экономическом развитии региона. Сократилось импортозамещающее сборочное производство, уменьшились объемы внешней торговли.

2.4. В 2010 г. начался выход экономики региона из кризиса, но в 2012 г. экономического развитие замедлилось, что связано как с общими, характерными для мировой, в том числе российской, экономики негативными тенденциями, так и с ожидаемыми изменениями в 2016 г. условий хозяйствования в регионе. Складывающиеся неблагоприятные внешние условия делают необходимыми такие структурные изменения региональной экономики, которые, опираясь на налоговые льготы Закона об ОЭЗ, смогли бы обеспечить меньшую зависимость производства от недостатков эксклавного положения области.

Все экспертные оценки, касающиеся оценки перспектив развития экономики региона, справедливо указывают на большие трудности, которые будет испытывать большинство предприятий обрабатывающей промышленности в связи с прекращением действия в 2016 г. части таможенных льгот, которые определяют сегодняшний импортозамещающий характер большей части промышленности области. Хотя таможенные льготы на товары, импортируемые для внутреннего потребления в регионе, будут сохранены, поставки на рынок Таможенного союза товаров, произведенных в области из импортного сырья и полуфабрикатов, будут облагаться таможенными пошлинами. В связи с этим рассматриваются различные варианты дальнейшего развития экономики региона,

включая и сохранение в том или ином виде действующих льгот, получение компенсации зависящими от них предприятиями, предоставление новых льгот (например, отказ от взимания налога на добавленную стоимость). В любом случае требуется уточнение стратегии социально-экономического развития Калининградской области, чтобы обеспечить устойчивость региональной экономики на длительную перспективу.

При этом очень важно не нарушить сбалансированность показателей социально-экономического развития. Особенно необходимо учесть научно обоснованное прогнозирование баланса трудовых ресурсов, чтобы не допустить потребности в таком увеличении численности занятых, какое невозможно достичь без более значительного, чем сейчас, притока мигрантов. В противном случае возрастет количество гастарбайтеров, прибывающих преимущественно из Средней Азии и часто работающих нелегально.

Совершенствование управления региональным развитием предполагает использование новых методов прогнозирования. Для этого Правительством области внедряется экономико-математическая модель «Прогноз», позволяющая учитывать долгосрочные тренды развития экономики и изменения ее структуры, увязывать между собой многочисленные региональные социально-экономические показатели. В дополнение к этой модели (которая сейчас внедряется во многих регионах страны) в Калининградской области с помощью ученых БФУ им. И. Канта создана и апробирована балансовая модель долгосрочной устойчивости региона, которая может применяться отдельно для прогноза социально-экономического развития области, а может служить дополнением к модели «Прогноз».

Частью разработанной балансовой модели долгосрочной устойчивости являются:

- модель внешних и внутренних товарных потоков Калининградской области;
- прогнозная демографическая модель, сопряженная с моделью перспективного баланса трудовых ресурсов области;
- модель финансовых потоков региона.

Разработанная модель апробирована — на период до 2018 г. просчитаны три сценария регионального развития: «Импортозамещение» (инерционный малоперспективный вариант); «Модернизация экономики» (соответствует задачам разработанной областным Правительством Государственной программы Калининградской области); «Экспортная ориентация в формате локальных зон» (наиболее эффективный, но требующий дополнительных решений на федеральном уровне). Для обоснования указанных сценариев выполнены расчеты по восьми вариантам демографического развития (различающимся миграционным приростом и уровнем повозрастной рождаемости), а также получены количественные показатели баланса трудовых ресурсов в разрезе видов экономической деятельности по трем сценариям (с нулевым миграционным приростом, с ежегодным сальдо миграции 4 и 8,7 тыс. человек).

В начале 2013 г. принята государственная программа «Социально-экономическое развитие Калининградской области до 2020 года», ос-

новые ожидаемые результаты которой сформулированы следующим образом:

- Динамичное социально-экономическое развитие Калининградской области, базирующееся на опережающем развитии конкурентоспособных секторов экономики региона;
- проведение модернизации инженерной, транспортной, социальной инфраструктуры области;
- образование мультимодальной транспортно-логистической зоны;
- формирование научно-образовательной системы Калининградской области на базе Балтийского федерального университета имени Иммануила Канта;
- улучшение инвестиционного климата;
- создание новых центров экономического развития и промышленных зон, в том числе эффективных агропромышленных производств;
- увеличение налоговых и неналоговых доходов консолидированного бюджета Калининградской области;
- развитие рекреационного потенциала региона [3].

Программно-целевым инструментом Госпрограммы станет новая Федеральная целевая программа (ФЦП) развития Калининградской области на период до 2020 г., проект которой в январе 2014 г. прошел согласование в Министерстве экономики РФ. В настоящее время продолжает действовать утвержденная ранее ФЦП развития Калининградской области на период до 2015 г. [14].

Правительством региона подготовлен также проект государственной программы Калининградской области «Модернизация экономики» [8]. С ее помощью мобилизуются возможности самой области для обеспечения ее устойчивого и динамичного развития.

Принятие новых программ — федеральных и региональной — создает основу для необходимой корректировки и успешной реализации действующей Стратегии социально-экономического развития Калининградской области [13]. Должны усилиться инновационность экономики, ее экспортная направленность, рост производительности труда, кооперирование с российскими и зарубежными партнерами. Потребуется уменьшить ее зависимость от импорта из-за рубежа сырья и полуфабрикатов, снизить материало- и энергоемкость производства.

### Список литературы

1. *Гареев Т. Р., Жданов В. П., Федоров Г. М.* Новая экономика Калининградской области // Вопросы экономики. 2005. №2. С. 23—39.
2. *Гареев Т. Р., Федоров Г. М.* Плюсы и минусы режима Особой экономической зоны // Космополис. 2005. № 13(3). С. 82—89.
3. *Государственная программа Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Калининградской области до 2020 года»* : распоряжение Правительства РФ №461-р от 27 марта 2013 г. URL: <http://gosprogrammy.gov.ru> (дата обращения: 10.01.2014).
4. *Калининградская область в цифрах, 2013* : краткий стат. сб. Калининград, 2013.

5. *Калининградская область: диагностика кризиса* / под ред. И. Самсона. Гренобль; Калининград; М., 2000.
6. *Кузнецова А.* Калининградской области досталось противоречивое наследство // *Комсомольская правда: региональная жизнь*. 2014. 22 янв.
7. *Риски и формирование установок предприятий по отношению к долгосрочной устойчивости регионального развития* : материалы социологического обследования / БФУ им. И. Канта. 2013. Ноябрь.
8. *Модернизация экономики* : проект государственной программы Калининградской области. URL: <http://www.gov39.ru> (дата обращения: 01.12.2013).
9. *Регионы России. Социально-экономические показатели*. 2012 : стат. сб. / Росстат. М., 2012.
10. *Регионы России. Социально-экономические показатели*. 2003 : стат. сб. / Росстат. М., 2003. URL: <http://www.gks.ru> (дата обращения: 15.09.2012).
11. *Российская Федерация. Федеральная служба государственной статистики*. URL: <http://www.gks.ru> (дата обращения: 15.12.2013).
12. *Стратегии развития Калининградской области* / под ред. А. П. Клемешева, В. А. Мау. Калининград, 2011.
13. *Стратегия социально-экономического развития Калининградской области на долгосрочную перспективу* : постановление Правительства Калининградской области от 2 авг. 2012 г. № 583. URL: <http://economy.gov39.ru> (дата обращения: 27.12.2013).
14. *Федеральная целевая программа «Развитие Калининградской области на период до 2015 года»* : постановление Правительства РФ от 7 дек. 2001 г. № 866 : ред. от 21 сент. 2013 г. URL: <http://fcp.economy.gov.ru> (дата обращения: 01.12.2013).
15. *Федоров Г. М.* Общие и специфические факторы развития экономики российского эксклава // *Социально-экономическая география. Вестник Ассоциации российских географов-обществоведов*. 2013. № 2. С. 195—204.
16. *Федоров Г. М.* Социально-экономическое развитие Калининградской области : учеб. пособие. Изд. 2-е. Калининград, 2011.
17. *Федоров Г. М., Зверев Ю. М., Корнеевец В. С.* Россия на Балтике: 1990—2012 годы. Калининград, 2013.
18. *Фондовые материалы Калининградстата*. Калининград, 2013.
19. *Fedorov G.* La region de Kaliningrad, future “couloirs de developpement” // *AGIR*. 2011. № 45 : La Resurgence de la Russie? P. 97—110.
20. *Fedorov G., Korneyevets V., Zverev Yu.* Kaliningrad oblast of Russia in the transborder region South-Eastern Baltic // *Coastal Regions*. 2011. № 19.

### Об авторах

*Константин Константинович Гимбицкий*, начальник Управления стратегических разработок, Правительство Калининградской области, Россия.

E-mail: [k.gimbitsky@gov39.ru](mailto:k.gimbitsky@gov39.ru)

*Анастасия Леонидовна Кузнецова*, министр экономики Калининградской области, Россия.

E-mail: [a.kuznetsova@gov39.ru](mailto:a.kuznetsova@gov39.ru)

*Геннадий Михайлович Федоров*, доктор географических наук, профессор, директор Института природопользования, территориального развития и градостроительства Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: [gfedorov@kantiana.ru](mailto:gfedorov@kantiana.ru)



THE DEVELOPMENT OF KALININGRAD REGIONAL ECONOMY:  
A NEW STAGE OF RESTRUCTURING

K. K. Gimbitsky<sup>\*</sup>  
A. L. Kuznetsova<sup>\*\*</sup>  
G. M. Fedorov<sup>\*\*\*</sup>

*\*Department of Strategic Studies Government of the Kaliningrad region.  
1 Dmitry Donskoy St., Kaliningrad, 123600, Russia.*

*\*\*Ministry of Economy. Government of the Kaliningrad region.  
1 Dmitry Donskoy St., Kaliningrad, 123600, Russia.*

*\*\*\*Immanuel Kant Baltic Federal University  
14 A. Nevski Str., Kaliningrad, 236041, Russia*

Received on December 10, 2013

*The Kaliningrad region is developing in complicated exclave conditions, which results in insufficient resilience of its economy to external impacts. There is a need for constant monitoring of the economic situation in the region and the adaptation of the regional strategy to changing conditions.*

*This article sets out to evaluate the stages of regional economy development and the methods of its modernisation and restructuring in view of accumulated experience in reacting to changes in conditions of regional development.*

*The authors analyse complex statistical data from 1990—2012 and the modern condition of the Kaliningrad regional economy compared to the national average. The article relies heavily on the results of the survey of specialists working in regional companies.*

*Russian accession to the WTO and the abolition of certain customs privileges planned for 2016 form the basis for the import substitution manufacturing and will significantly affect the conditions of regional economy development. Implementation of the Strategy for the Socioeconomic Development of the Region will contribute to the innovativeness of economy, its export orientation, development through an increase in labour productivity, and cooperation with both Russian and international partners. It will reduce the dependence of production on imported raw materials and semi-finished produces, as well as its energy intensity. The formation of a new more stable economy will be facilitated through federal support and implementation of a number of regional programmes.*

*Key words:* Kaliningrad region, special economic zone, economy restructuring, regional development strategy

## References

1. Gareev, T.R., Zhdanov, V.P., Fedorov, G.M. 2005, Novaja ekonomika Kaliningradskoj oblasti [The new economy of the Kaliningrad region], *Voprosy ekonomiki* [Problems of Economics], no. 2, p. 23—39.
2. Gareev, T.R., Fedorov, G.M. 2005, Pljusy i minusy rezhima Osoboj ekonomicheskoy zony [Pros and cons of the Special Economic Zone], *Kosmopolis*, no. 13(3), p. 82—89.

3. Gosudarstvennaja programma Rossijskoj Federacii «Social'no-jekonomiceskoe razvitie Kaliningradskoj oblasti do 2020 goda». Rasporjazhenie Pravitel'stva RF № 461-r ot 27 marta 2013 goda [State Program of the Russian Federation «Socio-economic development of the Kaliningrad region until 2020.» RF Government Decree № 461-r dated March 27, 2013], available at: <http://gosprogrammy.gov.ru> (accessed 10.01.2014).

4. Kaliningradskaja oblast' v cifrah [Kaliningrad Region in Figures], 2013, Kaliningrad, 179 p.

5. Samson I. (ed.), 2000, Kaliningradskaja oblast': diagnostika krizisa [Kaliningrad region: Diagnosis crisis], Grenoble — Kaliningrad — Moscow, 332 p.

6. Kuznetsova, A. 2014, Kaliningradskoj oblasti dostalos' protivorechivoe nasledstvo [Kaliningrad region has got contradictory legacy], *Komsomol'skaja pravda*, 22.01.2014.

7. Riski i formirovanie ustanovok predpriyatij po otnosheniju k dolgosročnoj ustojchivosti regional'nogo razvitija [Risks and shaping plants companies in relation to long-term sustainability of regional development], 2013, Materials sociological survey, Kaliningrad, Immanuel Kant Baltic Federal University, November.

8. Proekt gosudarstvennoj programmy Kaliningradskoj oblasti «Modernizacija ekonomiki» [Draft state program Kaliningrad region «Modernization of Economy»], 2013, available at: <http://www.gov39.ru> (accessed 01.12.2013).

9. Regiony Rossii. Social'no-jekonomiceskije pokazateli. 2012 [Regions of Russia. Socio-economic indicators. 2012], 2012, Moscow, Federal State Statistics Service, 990 p.

10. Regiony Rossii. Social'no-jekonomiceskije pokazateli. 2003 [Regions of Russia. Socio-economic indicators. 2003], 2003, Moscow, Federal State Statistics Service, available at: <http://www.gks.ru> (accessed 15.09.2012).

11. Federal State Statistics Service, 2013, available at: <http://www.gks.ru> (accessed 15.12.2013).

12. Klemeshev, A. P., Mau, V. A. (eds.), 2011, Strategii razvitija Kaliningradskoj oblasti [Strategy development of the Kaliningrad region], Kaliningrad, Immanuel Kant State University of Russia, 472 p.

13. Strategija social'no-jekonomiceskogo razvitija Kaliningradskoj oblasti na dolgosrochnuju perspektivu. Postanovlenie Pravitel'stva Kaliningradskoj oblasti ot 02 avgusta 2012 goda № 583 [The strategy of socio-economic development of the Kaliningrad region in the long term. Resolution of the Government of the Kaliningrad region from August 2, 2012 № 583], 2012, *The Government of the Kaliningrad region*, available at: <http://economy.gov39.ru> (accessed 27.12.2013).

14. Federal'naja celevaja programma «Razvitie Kaliningradskoj oblasti na period do 2015 goda». Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 7 dekabrya 2001 g., № 866 (red. ot 21.09.2013 g.) [Federal Target Program «Development of the Kaliningrad region for the period up to 2015.» Government Decree of December 7, 2001, № 866 (as amended on 21.09.2013)], 2013, *The Russian government*, available at: <http://fcp.economy.gov.ru> (accessed 01.12.2013).

15. Fedorov, G. M. 2013, Obshhie i specificheskie faktory razvitija jekonomiki rossijskogo jeksklava [General and specific factors of economic development of the Russian exclave] // *Social'no-jekonomiceskaja geografija. Vestnik Associacii rossijskih geografov — obshhestvovedov* [Social-economic geography. Bulletin of the Russian Association of social-geographers], no. 2, p. 195—204.

16. Fedorov, G. M. 2011, *Social'no-jekonomiceskoe razvitie Kaliningradskoj oblasti* [Socio-economic development of the Kaliningrad region], 2<sup>th</sup> ed., Kaliningrad, Immanuel Kant Baltic Federal University, 156 p.

17. Fedorov, G.M. Zverev, Yu.M., Korneevets, V.S. 2013, *Rossija na Baltike: 1990—2012 gody* [Russia on the Baltic Sea: 1990—2012 years], Kaliningrad, Immanuel Kant Baltic Federal University, 252 p.

18. *Kaliningradstat* [Federal State Statistics Service of the Kaliningrad Region], library materials, 2013, Kaliningrad.

19. Fedorov, G. 2011, La region de Kaliningrad, future “couloirs de developpement”, *Agir*, no. 45, Fevrier, p. 97—110.

20. Fedorov, G., Korneyevets, V., Zverev, Yu. 2011, Kaliningrad oblast of Russia in the transborder region South-Eastern Baltic, *Coastal Regions*, no. 19, 68 p.

#### About the authors

*Konstantin Gimbitsky*, Head of the Department of Strategic Studies, Government of the Kaliningrad region, Russia.

E-mail: k.gimbitsky@gov39.ru

*Anastasia Kuznetsova*, Minister of Economy, Government of the Kaliningrad region, Russia.

E-mail: a.kuznetsova@gov39.ru

*Prof. Gennady Fedorov*, Director of the Institute of Environmental Management, Spatial Development, and Urban Planning, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: gfedorov@kantiana.ru

УДК 338(470.26)(063)

**МОДЕЛЬ  
ТОВАРНЫХ ПОТОКОВ  
ЭКСКЛАВНОГО РЕГИОНА:  
В ПОИСКАХ РЕНТЫ  
«ПЕРЕХОДНОГО ПЕРИОДА»  
ОСОБОЙ  
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЗОНЫ**

*Т. Р. Гареев\**

*Н. А. Елисеева\**



*Рассматривается модель товарных потоков эксклавного региона (МТПЭР). Цель разработки МТПЭР — выявление агрегированных пропорций экономики эксклава в переходный период функционирования особой экономической зоны (ОЭЗ). Основным методом анализа — сопоставление данных по производству валового регионального продукта и по внешнеэкономической деятельности региона (включая экспорт и импорт товаров, вывоз товаров из Калининградской области в другие регионы России и наоборот). В результате получается принципиальная МТПЭР, приводится ее оценка за 2011 г. Наличие дополнительных по сравнению с обычным регионом данных о товарных потоках в рамках переходного периода ОЭЗ позволило выявить структурные диспропорции экономики. Показано, что существование переходного периода ОЭЗ не привело к изменению принципиальной модели функционирования экономики региона, а только увеличило возможности по изъятию ренты. Данные структурные дисбалансы в экономике эксклава были предсказаны нами [16; 17] на микроуровне, в частности, в работе анализируется принципиальная схема изъятия ренты переходного периода ОЭЗ. Разработанная МТПЭР может использоваться для прогнозирования развития экономики эксклава при различных вариантах дальнейшей эволюции ОЭЗ в Калининградской области.*

**Ключевые слова:** эксклав, Калининградская область, особая экономическая зона, экспорт, импорт, межрегиональная торговля, модель товарных потоков

**Введение**

Уникальные характеристики эксклавной территории уже неоднократно обсуждались в литературе

---

\* Балтийский федеральный университет им. И. Канта. 236041, Россия, Калининград, ул. А. Невского, 14.

Поступила в редакцию 10.12.2013 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2014-1-5

© Гареев Т. Р., Елисеева Н. А., 2014



(см., например, [24; 21; 17; 16; 7; 2 и др.]). К наиболее интересным особенностям эксклавной экономики с точки зрения переходного периода функционирования ОЭЗ в Калининградской области, на наш взгляд, относится наличие дополнительной информационной базы по сравнению с обычным регионом [15]. Эти данные позволяют построить модель товарных потоков эксклавного региона (МТПЭР).

Несмотря на ограниченные рамки исследования, связанные как с точностью и полнотой данных, так и с необходимостью применения эвристических и экспертных оценок, МТПЭР представляется важным исходным пунктом для понимания закономерностей функционирования эксклавной экономики. Наиболее интересным для нас аспектом является отслеживание деформаций на уровне всей экономики региона, которые возникают в результате механизмов изъятия ренты переходного периода, предсказанных на микроуровне [3].

Материал в статье излагается в следующем порядке. Сначала описывается общая структура модели, которую было бы желательно получить. Затем приводится короткая характеристика методики и источников данных для МТПЭР, представлена оценка модели за 2011 г. и обсуждаются проблемы ее построения (отклонения от «желательной» модели). Далее сравниваются МТПЭР за 2011 г. и более ранняя — 2003 г. [17]. На основе сопоставления моделей делаются некоторые замечания об эффективности переходного периода ОЭЗ, об источниках формирования ренты на микроуровне и их выявлении на уровне региональных агрегатов. В заключение намечаются направления дальнейших исследований и практических разработок.

## **1. Формирование модели товарных потоков эксклавного региона**

В мировой практике известны сложные многоаспектные региональные модели, такие как IMPLAN или REMI [12; 11; 8]. В России также встречаются довольно сложные модели, например «Прогноз» или АИС «Регион».

Проблема моделирования региональной экономики всегда серьезно осложняется недостатком данных для ее построения. Хотя на концептуальном уровне принципиальные подходы к моделированию экономики и формированию региональной экономической политики достаточно известны [5; 13; 18; 14; 22; 19; 20 и др.]. Основной проблемой, с которой сталкиваются практики, является сбор достоверных данных и калибровка модели (на которую сильно влияют особенности государственного устройства и полнота статистических данных по региону).

Сложность в подборе и настройке региональных моделей также связана с различными задачами, которые решают исследователи и практики, а следовательно, с различным уровнем детализации параметров модели (см., например, [1; 4; 9; 6; 10]).

В рамках настоящего исследования мы ставим перед собой ограниченную задачу построения агрегированной схемы, которая позволяла бы наглядно представлять особенности экономики эксклавного региона

России и прогнозировать различные сценарии ее развития. В первую очередь нас интересует выявление закономерностей функционирования экономики в рамках переходного периода режима ОЭЗ, предсказанных на микроуровне.

Агрегированная схема товарных потоков — это наглядная модель региональной системы, которая использует элементы межрегиональных торговых потоков (*trade flow model*) и счетов производства на уровне региона.

Основная цель модели — анализ пропорций и агрегатов экономики, которые формируются под воздействием специального режима — Особой экономической зоны в Калининградской области (подробнее о практике функционирования ОЭЗ в Российской Федерации см., например, [23]). На рисунке 1 продемонстрирована хронология расширенного режима ОЭЗ, введенные обозначения помогут нам аналитически разделить различные экономические модели, действующие в эксклавному регионе.

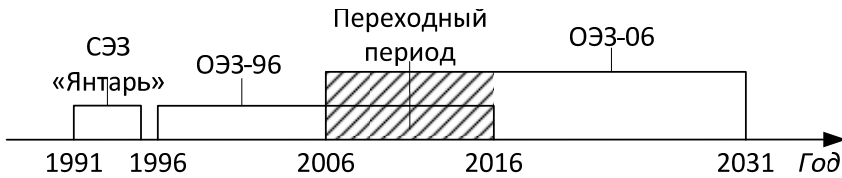


Рис. 1. Схема эволюции режима особой экономической зоны в Калининградской области

Источник: [3].

Мы используем упрощенные обозначения для выделения наиболее существенных этапов и особенностей функционирования ОЭЗ, чтобы подчеркнуть, что в рамках переходного периода сосуществуют, по сути, два совершенно различных режима с формально одинаковым названием.

Кооперация отдельных фирм в рамках ОЭЗ-96 и ОЭЗ-06 с учетом механизма трансфертного ценообразования позволяет гибридным фирменным структурам (группам) резко снижать налоговую нагрузку [15]. Формирование гибридов, предсказанное нами на микроуровне, дает возможность извлекать дополнительную экономическую ренту переходного периода ОЭЗ по следующей схеме (рис. 2), где  $C$  — стоимость импорта;  $A$  — адвалорная доля;  $\tau$  — таможенная пошлина;  $T$  — налог на прибыль; прибыль  $\pi$ .

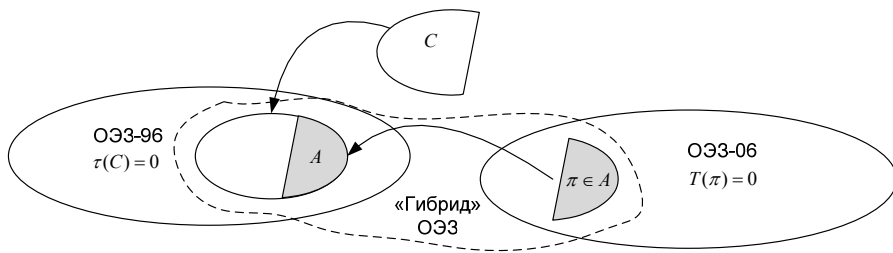


Рис. 2. Принципиальная схема изъятия ренты переходного периода ОЭЗ

Можно показать, что задача оптимизации налоговой нагрузки (максимизации совокупной прибыли) наиболее успешно решается гибридной структурой.

Чтобы оценить, каким образом схема функционирования на микроуровне отражается на уровне региона, необходимо проследить аналогичные переменные в агрегированном виде. Для этого мы используем МТПЭР.

Однако прежде чем переходить к анализу эксклавного региона, рассмотрим принципиальную модель товарных потоков для экономики типичного *внутреннего* региона (рис. 3). В качестве основных параметров модели мы выбрали товарные потоки, так как статистика по ним более доступна. (Модель для потока услуг принципиально схожа — только проще и, как правило, основывается на менее надежных данных.)

Преимуществом разработанной модели является ее наглядность и возможность использования не только исследователями, но и практиками. Кроме того, выбранный уровень агрегирования позволяет понять основные пропорции, характеризующие экономику региона, даже если допустить существование погрешностей и ошибок оценки отсутствующих параметров модели.

Модель построена по *балансовому* принципу. Основные внутренние сектора (производство, выработка собственного сырья, инвестиции и потребление) гарантируют балансировку товарных потоков с учетом ограничений и базового соотношения:

$$ДС = \text{Выпуск} - \text{ПП},$$

где ДС — валовая добавленная стоимость (является компонентом валового продукта).

Величина ДС может быть рассчитана для производственного блока. В качестве *ограничений* могут выступать любые известные параметры, например данные по экспорту и импорту (вывозу и ввозу) товаров, а также о ДС, инвестициях и конечном потреблении.

Наиболее сложными элементами модели считаются узлы ( $\otimes$ ), так как целевое назначение потоков товаров, сырья и комплектующих нелегко установить из статистических отчетов. Также нетривиальной задачей является разделение потоков на импорт и отечественные товары в потреблении. Тем не менее мы можем использовать эвристические методы для определения наиболее правдоподобной комбинации потоков в узлах на основе анализа ограничений, задаваемых более надежными данными. Такие методы нужны для того, чтобы установить коэффициенты разделения соответствующих потоков.

С учетом существования переходного периода ОЭЗ мы можем несколько детализировать модель для экономики эксклавного региона.

Как можно увидеть на рисунке 4, существование ОЭЗ, в рамках которой применяется таможенный режим свободной таможенной зоны (СТЗ), не только «раздваивает» производственный сектор, но и разветвляет внешнеэкономические потоки.

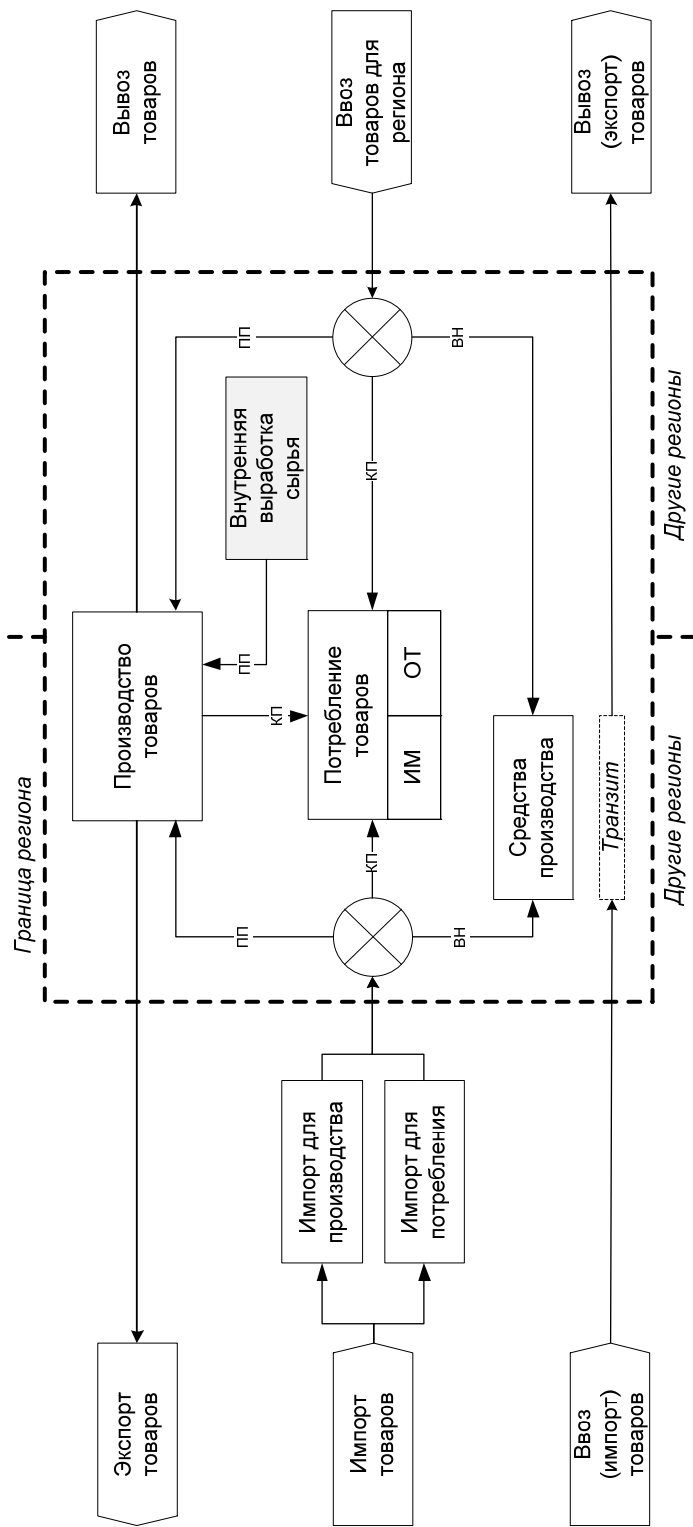


Рис. 3. Типовая модель товарных потоков для региона

Примечание: ИМ — импортные товары; ОТ — отечественные товары; КП — конечное потребление; ПП — промежуточное потребление; ВН — валовое накопление.

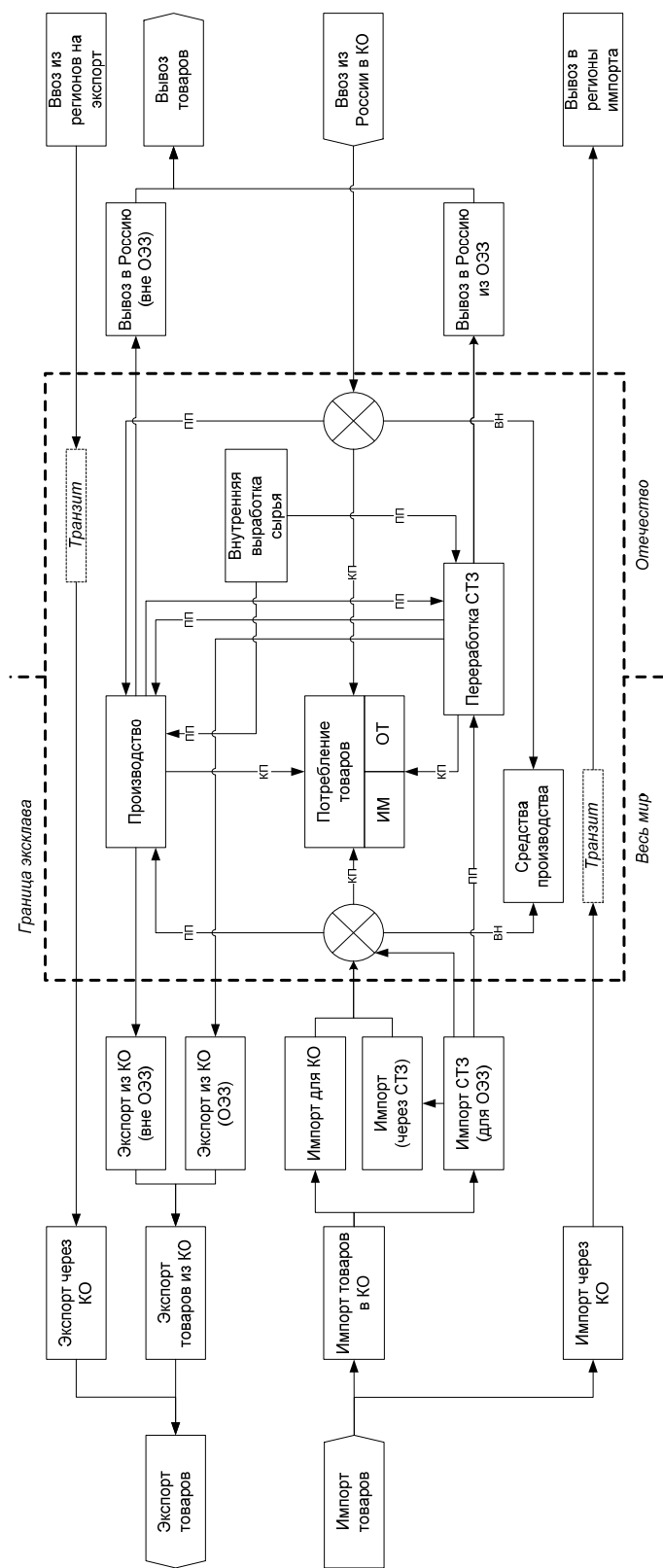


Рис. 4. Теоретическая модель товарных потоков эксклава (МТПЭР)

Внешне более сложная модель, как ни странно, позволяет лучше отслеживать потоки благодаря более богатой информационной базе, доступной по эксклавному региону, в сравнении с типовым внутренним регионом страны. Дополнительные регистры дают возможность сопоставлять между собой дезагрегированные данные из большего количества источников. Тем не менее на практике мы пока не можем восстановить все потоки. Поэтому экспериментальная схема, которую мы построим, является некоторым упрощением полной версии МТПЭР.

## **2. Методика сбора данных, данные и экспериментальная модель**

Калининградская область в силу своей специфики часто рассматривается в различных исследованиях. Однако основные закономерности ее развития все еще недостаточно хорошо описаны. Используя МТПЭР, мы можем попытаться экспериментально оценить структурные пропорции экономики Калининградской области для конкретного года.

Методика построения МТПЭР состоит из следующих этапов:

1. Сопоставление данных статистики внешнеэкономической деятельности (ВЭД) и таможенной статистики внешней торговли в разрезе таможенных процедур<sup>1</sup>.

2. Анализ статистической формы «счет производства»: данные о производстве товаров и структуре создания добавленной стоимости в разрезе ОКВЭД.

3. Анализ статистических данных по промежуточному (производственному) потреблению (восстановление части регионального межотраслевого баланса).

4. Анализ данных по ввозу товаров в регион (и вывозу из него) из других регионов страны (в частности, в/из Калининградскую(ой) область(и)).

5. Анализ данных по оборотам организаций за отчетный период в разрезе ОКВЭД.

6. Сопоставление данных различных аналитических регистров в разрезе ОКВЭД.

7. Анализ данных по структуре расходов населения с целью выявления ограничения по внутреннему потреблению.

8. Использование экспертных оценок коэффициентов по структуре потребления (на основе опроса представителей крупных торговых сетей, контролирующей значительную часть оптового и розничного рынка).

9. Расчет оценок внутренних потоков при имеющихся внешних и внутренних ограничениях. (В качестве параметра для калибровки целесообразно использовать фактическую адвалорную долю переработки в режиме ОЭЗ.)

10. Тестирование модели на соответствие дополнительным ограничениям, не включенным в модель. Анализ отклонений и корректировка оценок.

В результате применения методики к имеющимся данным [29—30] МТПЭР для 2011 г. оценивается следующим образом (см. рис. 5).

<sup>1</sup> Коды таможенных процедур (приложение 1 к Решению комиссии ТС от 29.09.2010 г. № 378).

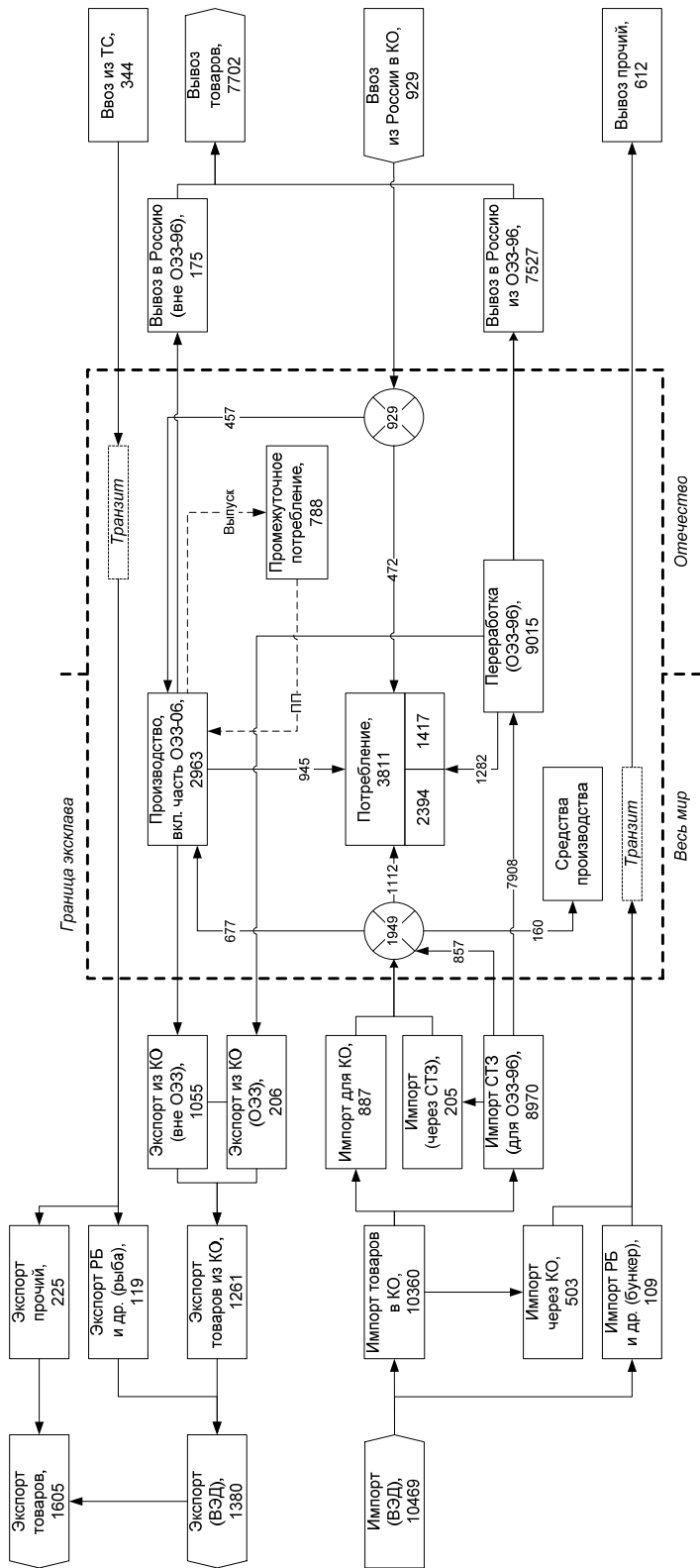


Рис. 5. Экспериментальная оценка МПЭР за 2011 г., млн долларов США

Примечание: Некоторые блоки отключены или изменены по сравнению с теоретической МПЭР.

Товарные потоки, очевидно, отличаются в меньшую сторону от торговых потоков на величину потоков услуг. На данном этапе мы намеренно избегаем прямого учета сферы услуг, чтобы оперировать более надежными переменными, которые характеризуют потоки товаров. К счастью, практически все статистические регистры достаточно четко разграничивают потоки товаров и услуг, поэтому такой подход не вызывает затруднений и представляется оправданным.

Разделение потоков товаров и услуг касается всех анализируемых форм. В качестве курса валюты используется среднегодовое значение курса доллара по данным Банка России<sup>2</sup>. Для наглядности и сопоставимости показателей учет в *аналитических регистрах* (разрабатываемых на основе статистических сведений) целесообразно вести в млн долларов США.

Различия информации между регистрами учета, а также возможные отклонения из-за пересчета валют, сложность учета некоторых видов деятельности (например, стоимости экспорта электроэнергии) приводят к формированию отклонений. В результате возникает необходимость введения ряда балансирующих статей (например, оценки транзита). В любом случае агрегированные данные статистики внешнеэкономической деятельности по импорту товаров и добавленной стоимости, которые представляют наибольший интерес, свидетельствуют о недостаточной величине добавленной стоимости, создаваемой в промышленности, по сравнению с требованиями ОЭЗ-06. Такой парадокс, правда, наблюдался и раньше: если на микроуровне предприятиям удастся доказывать достаточность доработки, то агрегированные показатели всегда демонстрируют фактический дефицит добавленной стоимости.

Мы используем частичные сведения разделов ОКВЭД Е, F и С (и, соответственно, ограниченную долю накопления) из-за недостатков статистического учета<sup>3</sup>. Кроме того, мы вынуждены корректировать вывоз товаров в сторону увеличения, так как информация по ОЭЗ превосходит масштабы экономики, которые мы наблюдаем в статистике внешнеэкономической деятельности<sup>4</sup> (погрешность оценивается в 10%, что очень существенно).

Если рассматривать данные по структуре ВРП по доходам, а также о выпуске (справочно приведены цифры по обороту)<sup>5</sup>, можно отметить не-

<sup>2</sup> В расчетах использован курс 29,3775 рублей за 1 доллар США.

<sup>3</sup> Например, нехватку достоверных данных об объемах экспорта электроэнергии и распределения добавленной стоимости от данного вида деятельности.

<sup>4</sup> На федеральном уровне объем товарооборота увязывается с данными таможенной статистики и домашних хозяйств, а также с товарными ресурсами путем составления баланса товарного обеспечения розничного товарооборота. На региональном уровне общий объем розничного товарооборота должен корреспондироваться с показателями статистики домашних хозяйств о расходах населения на покупку товаров [25].

<sup>5</sup> В оборот организаций включается стоимость отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами, а также выручка от продажи приобретенных на стороне товаров (без налога на добавленную стоимость, акцизов и аналогичных обязательных платежей).



сколько особенностей (табл. 1). В структуре чистых налогов 57% пришлось на раздел «Добыча полезных ископаемых». Раздел «Обрабатывающие производства» формально дает только 9% чистых налогов (хотя лидирует с 19% по социальным отчислениям) — меньше, чем «Транспорт и связь» (11%). При этом раздел D формирует 28% валовой прибыли, если не считать еще минимум 7% «производственной» прибыли по разделу К. Здесь важно отметить, что благодаря действию режима ОЭЗ-06 значительная часть сервисного сектора (например, раздел «Операции с недвижимостью») стала, по сути, частью «обрабатывающих производств», так как часть добавленной стоимости промышленности (в форме прибыли гибридных структур) «оседает» именно в сервисном секторе<sup>6</sup>.

Таблица 1

**Основные данные по структуре ВРП Калининградской области в 2011 г., млн долларов США (округление до целого)**

Код ОКВЭД (краткая расшифровка)	Обо- рот	Выпуск		ДС					
		Всего	ПП	Всего	Оплата труда	Социальные отчисления	Нало- ги	При- быль	
<i>Всего</i>	20 772	20 034	12 272	7 762	2 433	730	302	4 297	
A	Сельское хозяйство	232	656	270	386	44	13	5	324
B	Рыболовство	233	308	155	153	25	8	1	119
C	Добыча полезных ископаемых	623	635	165	471	47	16	173	234
D	Обрабатывающие производства	9 118	9 458	7 748	1 710	344	141	26	1 200
E	Электротенергия, газ и вода	1 067	921	578	343	107	48	19	167
F	Строительство	985	1 139	680	459	192	72	4	191
G	Оптовая и розничная торговля	5 650	2 330	993	1 338	288	103	9	938
H	Гостиницы и рестораны	142	252	142	110	25	9	1	75
I	Транспорт и связь	1 291	1 356	706	650	287	111	33	219
J	Финансовая деятельность	12	13	5	8	0	0	0	8
K	Операции с недвижимостью	1 172	1 188	239	949	145	50	22	732

Выпуск товаров и услуг представляет собой суммарную стоимость товаров и услуг, являющихся результатом производственной деятельности единиц-резидентов экономики в отчетном периоде. Выпуск розничной и оптовой торговли измеряется величиной торговой наценки (реализованного наложения). Счет производства отражает операции, относящиеся непосредственно к процессу производства [25].

<sup>6</sup> На микроуровне это проявляется, например, в виде резидентов ОЭЗ-06, которые занимаются девелопментом производственной недвижимости.

Окончание табл. 1

Код ОКВЭД (краткая расшифровка)	Обо- рот	Выпуск		ДС				
		Всего	ПП	Всего	Оплата труда	Социальные отчисления	Нало- ги	При- быль
L Государственное управление	15	790	254	536	473	43	2	18
M Образование	51	341	112	229	177	42	3	6
N Здравоохранение	91	484	162	322	227	59	1	35
O Прочие услуги	91	163	64	99	51	16	2	30

*Примечание:* некоторые суммы могут различаться из-за округления.

*Источник:* [29; 30], а также расчеты автора.

Также обращает на себя внимание тот факт, что 19% факторных доходов в форме оплаты труда дает раздел «Государственное управление» (а в целом социальный сектор формирует 44% фонда оплаты труда по экономике).

Анализ рентабельности и налоговой нагрузки сложившейся экономической модели показывает, что ОЭЗ позволяет отдельным бизнес-группам генерировать дополнительную ренту переходного периода в размере не менее 1 млрд долларов в год. При такой модели функционирования у предприятий-резидентов отсутствуют стимулы поддержания деятельности после первых шести лет предоставления налоговых льгот. Можно прогнозировать постепенное закрытие и реоформление компаний, отработавших в наиболее льготный период ОЭЗ-06. В 2013 г. практически приостановился процесс создания новых резидентов ОЭЗ-06.

### 3. Сравнение моделей до и после начала «переходного периода» ОЭЗ

Формирование и функционирование экономики эксклавной территории начиная с 1991 г. были неразрывно связаны с расширенным понятием Особой экономической зоны (ОЭЗ).

Прежде всего нас интересуют эффекты, которые проявились благодаря трансформации МТПЭР в рамках «переходного периода» ОЭЗ в Калининградской области в 2006—2016 гг.

Своевременность настоящей работы заключается в том, что до окончания переходного периода ОЭЗ остается два года, а относительно полная статистическая картина экономики формируется с запаздыванием на один год. Таким образом, есть возможность не только документировать процессы, происходящие в рамках уникального исторического этапа развития ОЭЗ, но и сформировать прогнозы и рекомендации относительно ее будущего развития на период до 2031 г.

Тем не менее мы можем провести экспресс-анализ эффектов переходного периода, сравнивая модели товарных потоков периода ОЭЗ-96 и «переходного периода» ОЭЗ. Более простая версия модели товарных потоков была составлена Т. Р. Гареевым и Г. М. Федоровым в 2004 г. (рис. 6).

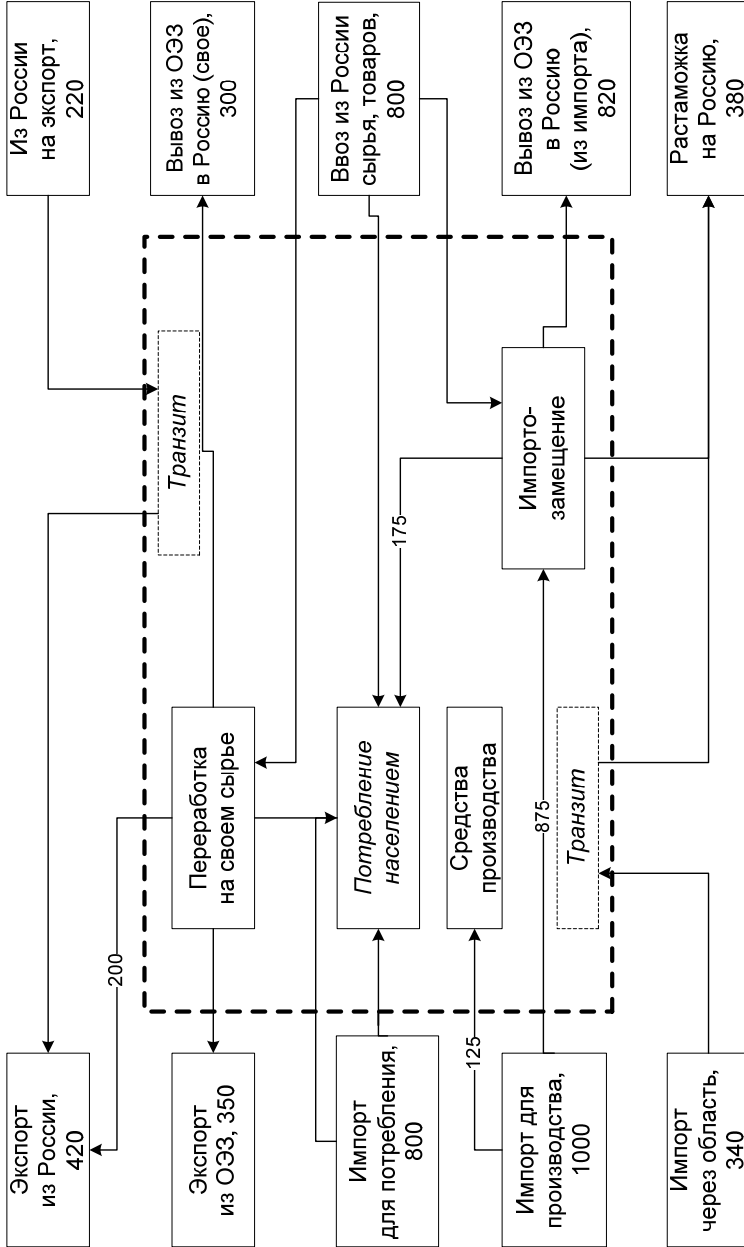


Рис. 6. Модель товарных потоков Калининградской области в 2003 г., млн долларов

Источник: [17, с. 87].

К сожалению, мы обладаем значительно меньшей статистической базой по 2003 г., однако ключевые переменные, описывающие функционирование режима ОЭЗ, присутствуют и в старой модели. Несмотря на то что за прошедший период изменились особенности статистического учета, классификации отраслей и внешнеэкономической деятельности, структура экономики эксклава в целом фактически осталась прежней.

Что действительно увеличилось, так это количество «прокачиваемого» импорта через территорию региона. Как и предсказывал анализ, проведенный на микроуровне, импортозамещающая специализация региона усилилась [3], хотя доля добавленной стоимости формально несколько выросла (частично это произошло из-за ужесточения правил, касающихся критериев достаточной доработки; частично — благодаря удобному механизму формирования добавленной стоимости за счет валовой прибыли компаний, особенно резидентов ОЭЗ-06).

Результаты функционирования ОЭЗ в переходный период представлены на рисунке 7. Как видно на графике, Калининградская область значительно обгоняет условный регион, равный «одному проценту» от соответствующих показателей Российской Федерации<sup>1</sup>, по товарным импортным потокам и значительно отстает по экспортным товарным потокам. По итогам 2012 г. через Калининградскую область прошло около 4 % импорта товаров Российской Федерации.

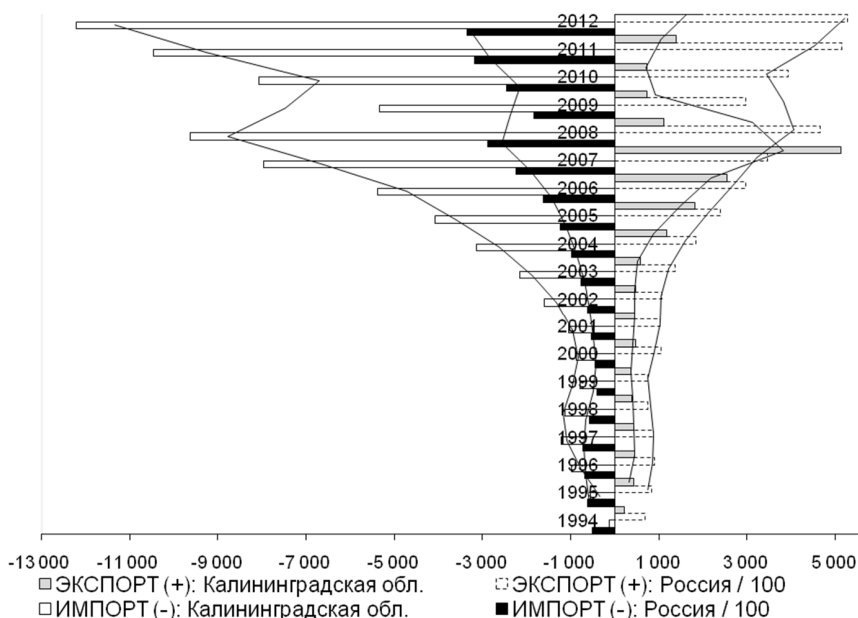


Рис. 7. Внешняя торговля товарами Калининградской области и РФ, млн долларов

Источник: [3; 29—31].

<sup>1</sup> Такое сравнение в целом представляется корректным, так как по многим социально-экономическим показателям Калининградская область имеет параметры соответствующего порядка.

Фактический экономический масштаб Калининградской области изменился незначительно, в основном благодаря бюджетным инвестициям. Так как большинство гибридных структур являются «анклавными» точками роста, их влияние на социально-экономическое развитие территории остается ограниченным (как правило, сводится к мультипликативному эффекту от создания рабочих мест в экономике региона).

### Заключение

Экономика эксклава предлагает уникальный полигон для экономического моделирования. Это связано, во-первых, с уникальными характеристиками самой территории (ее компактностью и относительной простотой технологических укладов), во-вторых, с доступностью уникальной дополнительной статистической базы (благодаря наличию особых учетных режимов и четкой демаркации региональной границы). Мы используем эти свойства экономической системы, чтобы построить МТПЭР.

Основной особенностью проведенной работы является то, что мы можем не только выделить подсистему ОЭЗ-06 в рамках общей экономики, но и благодаря переходному периоду действия режима ОЭЗ-96 более полно проследить товарные потоки эксклавной территории. Возможность такого моделирования объективно закончится в 2016 г. (вероятно, вместе с прекращением ведения соответствующих разделов таможенной статистики).

Поэтому настоящее исследование имеет двойное применение. С одной стороны, можно документировать любопытный экономический феномен. С другой стороны, мы предлагаем методику построения более полного баланса потоков эксклавной территории на примере 2011 г., для того чтобы оценить весь период 2010—2015 гг. и проследить эффекты расширенной ОЭЗ в динамике и сформировать модель, которая бы позволяла прогнозировать последствия «проблемы 2016» при различных сценариях ее реализации.

Дальнейшие исследования должны быть связаны с калибровкой, уточнением и углублением МТПЭР, являющейся новым шагом на пути к созданию полноценной экономико-математической модели эксклава.

### Список литературы

1. *Batten D. F.* The Interregional Linkages Between National and Regional Input-Output Models // *International Regional Science Review*. 1982. № 7. P. 53—67.
2. *Fedorov G., Korneevets V., Zverev Yu.* Kaliningrad oblast of Russia in the transborder region South-Eastern Baltic // *Regiony Nadmorskie*. 2011. № 19.
3. *Gareev T.* The Special economic zone in the Kaliningrad region: development tool or institutional trap? // *Baltic Journal of Economics*. 2013. № 2.

4. *Harrigan F., McGilvray J. W., McNicoll I. H.* The Estimation of Interregional Trade Flows // *Journal of Regional Science*. 1981. №21(1). P. 65—78.
5. *Hewings G.* Design of Appropriate Accounting Systems for Regional Development In Developing Countries // *Papers of the Regional Science Association*. 1983. №51(1). P. 179—195.
6. *Jackson R. W., Schwarm W. R., Okuyama Y., Islam S.* A Method for Constructing Commodity by Industry Flow Matrices // *Annals of Regional Science*. 2006. №40 (4). P. 909—920.
7. *Lamande V., Samson I., Vinokurov E.* Measuring regional economic development in Russia: the case of the Kaliningrad oblast // *European Urban and Regional Studies*. 2004. №11(1). P. 71—80.
8. *Lindall S., Olson D., Alward G.* Deriving Multi-Regional Models: Using the IMPLAN National Trade Flows Model // *The Journal of Regional Analysis and Policy*. 2006. №36(1). P. 76—83.
9. *Liu L. N., Vilain P.* Estimating Commodity Inflows to a Substate Region Using Input-Output Data: Commodity Flow Survey Accuracy Tests // *Journal of Transportation and Statistics*. 2004. №7(1). P. 23—37.
10. *Vacar A.* Regional economic modelling: evaluating existing methods and models for constructing an Irish prototype // *Munich Personal RePEc Archive*. 2006. URL: <http://mpira.ub.uni-muenchen.de/7650/> (дата обращения: 24.11.2013).
11. *REMI STAFF.* Policy Insight. Model Documentation — Version 9.5. Regional Economic Models Inc., 2007.
12. *Treyz F., Treyz G.* The Evaluation of Programs Aimed at Local and Regional Development: Methodology and Twenty Years: Experience Using REMI Policy Insight // *Evaluating Local Economic and Employment Development: How to Assess What Works Among Programmes and Policies / OECD*. Paris, 2004. P. 151—190.
13. *Wilson A. G.* Inter-regional Commodity Flows: Entropy Maximizing Approaches // *Geographical Analysis*. 1970. №2(3). P. 225—282.
14. *Анимциа Е. Г., Дворякина Е. Б., Новикова Н. В. и др.* Регион в социально-экономическом пространстве России: анализ, динамика, механизм управления : монография. Пермь, 2008.
15. *Гареев Т. Р.* Экономическое зонирование: классические и институциональные аспекты развития (на примере ОЭЗ в Калининградской области) // *Экономический вестник Ростовского государственного университета (Terra Economicus)*. 2009. Т. 7, №3. С. 70—90.
16. *Гареев Т. Р., Жданов В. П., Федоров Г. М.* Новая экономика Калининградской области // *Вопросы экономики*. 2005. №2. С. 23—39.
17. *Гареев Т. Р., Федоров Г. М.* Плюсы и минусы режима Особой экономической зоны // *Космополис*. 2005. №13(3). С. 82—89.
18. *Гранберг А. Г.* Основы региональной экономики. 4-е изд. М., 2004.
19. *Зубаревич Н. В.* Регионы России: неравенство, кризис, модернизация. М., 2010.
20. *Коломак Е.* Неравномерное пространственное развитие в России: объяснения новой экономической географии // *Вопросы экономики*. 2013. №2. С. 132—150.
21. *Кузнецова О.* Федеральная экономическая политика в отношении эксклавного региона // *Вопросы экономики*. 2001. №11. С. 96—105.
22. *Кузнецова О., Кузнецов А.* Граница: барьер или стимул для развития // *Российское экспертное обозрение*. 2006. №4. С. 4—45.



23. Кузнецова О. Особые экономические зоны как фактор экономического развития российских регионов // Географическое пространство России: образ и модернизация. СПб., 2011. С. 261—280.

24. Федоров Г. М., Зверев Ю. М. Калининградские альтернативы. Калининград, 1995.

25. Методологические положения по статистике / Росстат (1996—2006). Вып. 1—5. URL: [http://www.gks.ru/bgd/free/B99\\_10/Main.htm](http://www.gks.ru/bgd/free/B99_10/Main.htm) (дата обращения: 24.11.2013).

26. Национальные счета: практический вводный курс : методологические исследования ; руководство по национальным счетам / Организация Объединенных Наций. Сер. F, №85. Нью-Йорк, 2006. URL: [http://unstats.un.org/unsd/publication/SeriesF/seriesF\\_85r.pdf](http://unstats.un.org/unsd/publication/SeriesF/seriesF_85r.pdf) (дата обращения: 24.11.2013).

27. О Единой методологии ведения таможенной статистики внешней торговли и статистики взаимной торговли государств — членов Таможенного союза : решение Комиссии Таможенного союза от 28 янв. 2011 г. № 525. URL: <http://www.customsunion.ru/info/3477.html> (дата обращения: 24.11.2013).

28. О классификаторах, используемых для заполнения таможенных деклараций : решение Комиссии Таможенного союза от 20 сент. 2010 г. № 378 : ред. от 1 окт. 2013 г. URL: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=152720> (дата обращения: 24.11.2013).

29. Ввоз и вывоз потребительских товаров и продукции производственно-технического назначения по Калининградской области за 2011 год : стат. бюллетень / Росстат. Калининград, 2012.

30. Производство и использование валового регионального продукта Калининградской области в 2006—2011 годах : стат. сб. / Росстат. Калининград, 2012.

31. Вывоз продукции производственно-технического назначения и потребительских товаров из Калининградской области за 2012 год : стат. бюллетень / Росстат. Калининград, 2013.

32. Основные производные показатели динамики обменного курса рубля в январе — декабре 2011 года // Центральный банк России : [сайт]. URL: [http://www.cbr.ru/statistics/print.aspx?file=credit\\_statistics/ex\\_rate\\_ind\\_11.htm&pid=svs&sid=analit](http://www.cbr.ru/statistics/print.aspx?file=credit_statistics/ex_rate_ind_11.htm&pid=svs&sid=analit) (дата обращения: 24.11.2013).

### **Об авторах**

*Тимур Рустамович Гареев*, кандидат экономических наук, проректор по развитию и инновационной деятельности, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: [tgareev@kantiana.ru](mailto:tgareev@kantiana.ru)

*Наталья Александровна Елисеева*, кандидат физико-математических наук, доцент, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: [ne2705@gmail.com](mailto:ne2705@gmail.com)



COMMODITY FLOW MODEL FOR AN EXCLAVE REGION:  
RENT-SEEKING IN THE «TRANSITIONAL PERIOD»  
OF THE SPECIAL ECONOMIC ZONE

T. Gareev\*  
N. Yeliseeva\*

\* Immanuel Kant Baltic Federal University  
14 a. Nevski str., Kaliningrad, 236041, Russia

Received on December 10, 2013

*This article focuses on a commodity flow model for an exclave region (CFMER). The CFMER development is aimed at identifying aggregate proportions of the exclave's economy in the transitional period of the special economic zone (SEZ) functioning. The key method of analysis is the comparison of data on the generation of gross regional product and regional foreign economic activities (including export and import of goods and moving goods from/into the Kaliningrad region to other Russian regions). It results in a conceptual CFMER, which is assessed as of 2011. The availability of additional — as compared to a regular region — data on commodity flows in the framework of the SEZ transitional period makes it possible to identify structural disproportions in the economy. It is shown that the introduction of the SEZ transitional period did not result in a change in the conceptual model of the regional economy's functioning merely increasing the opportunities for rent extraction. The authors predict structural imbalances in the exclave economy at the microlevel, in particular, the article analyses the conceptual model of rent extraction in the SEZ transitional period. The CFMER can be used for forecasting the development of exclave's economy under different scenarios of the evolution of SEZ in the Kaliningrad region.*

*Key words:* exclave, Kaliningrad region, special economic zone, export, import, interregional trade, commodity flow model.

#### References

1. Batten, D. F. 1982, The Interregional Linkages Between National and Regional Input-Output Models, *International Regional Science Review*, no. 7, p. 53—67.
2. Fedorov, G., Korneevets, V., Zverev, Yu. 2011, Kaliningrad oblast of Russia in the transborder region South-Eastern Baltic, *Regiony Nadmorskie*, no. 19.
3. Gareev, T. 2013, The Special economic zone in the Kaliningrad region: development tool or institutional trap? *Baltic Journal of Economics*, no. 2.
4. Harrigan, F., McGilvray, J. W., McNicoll, I. H. 1981, The Estimation of Interregional Trade Flows, *Journal of Regional Science*, no. 21(1), p. 65—78.
5. Hewings, G. 1983, Design of Appropriate Accounting Systems for Regional Development In Developing Countries, *Papers of the Regional Science Association*, no. 51(1), p. 179—195.
6. Jackson, R. W., Schwarm, W. R., Okuyama, Y., Islam, S. 2006, A Method for Constructing Commodity by Industry Flow Matrices, *Annals of Regional Science*, no. 40 (4), p. 909—920.
7. Lamande, V., Samson, I., Vinokurov, E. 2004, Measuring regional economic development in Russia: the case of the Kaliningrad oblast, *European Urban and Regional Studies*, no. 11(1), p. 71—80.



8. Lindall, S., Olson, D., Alward, G. 2006, Deriving Multi-Regional Models: Using the IMPLAN National Trade Flows Model, *The Journal of Regional Analysis and Policy*, no. 36(1), p. 76—83.

9. Liu, L. N., Vilain, P. 2004, Estimating Commodity Inflows to a Substate Region Using Input-Output Data: Commodity Flow Survey Accuracy Tests, *Journal of Transportation and Statistics*, no. 7(1), p. 23—37.

10. Vacar, A. 2006, Regional economic modelling: evaluating existing methods and models for constructing an Irish prototype, *Munich Personal RePEc Archive*, available at: <http://mpa.ub.uni-muenchen.de/7650> (accessed 24.11.2013).

11. REMI STAFF, 2007, Policy Insight. Model Documentation — Version 9.5. Regional Economic Models Inc.

12. Treyz, F., Treyz, G. 2004, The Evaluation of Programs Aimed at Local and Regional Development: Methodology and Twenty Years: Experience Using REMI Policy Insight. In: *Evaluating Local Economic and Employment Development: How to Assess What Works Among Programmes and Policies*. OECD, Paris, p. 151—190.

13. Wilson, A. G. 1970, Inter-regional Commodity Flows: Entropy Maximizing Approaches, *Geographical Analysis*, no. 2(3), p. 225—282.

14. Animitsa, E. G. (ed.), 2008, *Region v social'no-jekonomicheskom prostranstve Rossii: analiz, dinamika, mehanizm upravlenija* [Region in the socio-economic space of Russia: analysis, dynamics, control mechanism], Perm.

15. Gareev, T.R. 2009, ekonomicheskoe zonirowanie: klassicheskie i institucional'nye aspekty razvitija (na primere OJeZ v Kaliningradskoj oblasti) [Economic zoning: classical and institutional aspects of development (for example, Kaliningrad SEZ)], *Jekonomicheskij vestnik Rostovskogo gosudarstvennogo universiteta (Terra Economicus)* [Terra Economicus], Vol. 7, no. 3, p. 70—90.

16. Gareev, T.R., Zhdanov, V. P., Fedorov, G. M. 2005, Novaja jekonomika Kaliningradskoj oblasti [The new economy of the Kaliningrad region], *Voprosy jekonomiki* [Problems of Economics], no. 2, p. 23—39.

17. Gareev, T.R., Fedorov, G. M. 2005, Pljusy i minusy rezhima Osoboj jekonomicheskoy zony [Pros and cons of the Special Economic Zone], *Kosmopolis*, no. 13(3), p. 82—89.

18. Granberg, A. G. 2004, *Osnovy regional'noj jekonomiki* [Fundamentals of the regional economy], 4th ed., Moscow.

19. Zubarevich, N. V. 2010, *Regiony Rossii: neravenstvo, krizis, modernizacija* [Regions of Russia: inequality crisis, modernization], Moscow.

20. Kolomak, E. 2013, Neravnomernoe prostranstvennoe razvitie v Rossii: ob'jasnenija novej jekonomicheskoy geografii [Uneven spatial development in Russia: an explanation of the new economic geography], *Voprosy jekonomiki* [Problems of Economics], no. 2, p. 132—150.

21. Kuznetsova, O. 2001, Federal'naja jekonomicheskaja politika v otnoshenii jeksklavnogo regiona [Federal economic policies toward the exclave region], *Voprosy jekonomiki* [Problems of Economics], no. 11, p. 96—105.

22. Kuznetsova, O. Kuznetsov, A. 2006, Granica: bar'er ili stimul dlja razvitija [Border: a barrier or an incentive for the development of], *Rossijskoe jekspertnoe obozrenie* [Russian Expert Review], no. 4, p. 4—45.

23. Kuznetsova, O. 2011, Osobyje jekonomicheskie zony kak faktor jekonomicheskogo razvitija rossijskih regionov [Special economic zones as a factor of economic development of Russian regions]. In: *Geograficheskoe prostranstvo Rossii: obraz i modernizacija* [Russian geographical space: the image and modernization], Saint Petersburg, p. 261—280.

24. Fedorov, G. M., Zverev, Yu. M. 1995, *Kaliningradskie al'ternativy* [Kaliningrad alternatives], Kaliningrad.
25. Metodologicheskie polozhenija po statistike [Methodological Guidelines on Statistics], 1996—2006, no. 1—5, *Federal State Statistics Service of Russian Federation*, available at: [http://www.gks.ru/bgd/free/B99\\_10/Main.htm](http://www.gks.ru/bgd/free/B99_10/Main.htm) (accessed 24.11.2013).
26. Metodologicheskie issledovanija. Rukovodstvo po nacional'nym schetam [Methodological research. Handbook of National Accounting], 2006. In: *Nacional'nye scheta: praktičeskij vvodnyj kurs* [National Accounts: A Practical Introduction], Ser. F, no. 85, New York, available at: [http://unstats.un.org/unsd/publication/SeriesF/seriesF\\_85r.pdf](http://unstats.un.org/unsd/publication/SeriesF/seriesF_85r.pdf) (accessed 24.11.2013).
27. *Reshenie Komissii Tamozhennogo sojuza ot 28 janvarja 2011 g. № 525 «O Edinoj metodologii vedenija tamozhennoj statistiki vneshnej torgovli i statistiki vzaimnoj torgovli gosudarstv — chlenov Tamozhennogo sojuza»* [Decision of the Commission of the Customs Union on January 28, 2011 № 525 «On the Unified methodology of customs statistics of foreign trade and bilateral trade statistics states — members of the Customs Union»], available at: <http://www.customsunion.ru/info/3477.html> (accessed 24.11.2013).
28. *Reshenie Komissii Tamozhennogo sojuza ot 20.09.2010 № 378 (red. ot 01.10.2013) «O klassifikatorah, ispol'zuemyh dlja zapolnenija tamozhennyh deklaracij»* [Decision of the Commission of the Customs Union of 20.09.2010 № 378 (as amended on 01.10.2013) «On the classifiers used to fill customs declarations»], available at: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=152720> (accessed 24.11.2013).
29. *Vvoz i vyvoz potrebitel'skih tovarov i produkcii proizvodstvenno-tehnicheskogo naznachenija po Kaliningradskoj oblasti za 2011 god* [Import and export of consumer goods and products for technical purposes in Kaliningrad region in 2011], 2012, Statistical Bulletin, Kaliningrad.
30. *Proizvodstvo i ispol'zovanie valovogo regional'nogo produkta Kaliningradskoj oblasti v 2006—2011 godah* [Production and use of the gross regional product of the Kaliningrad region in 2006—2011], 2012, Statistical Bulletin, Kaliningrad.
31. *Vyvoz produkcii proizvodstvenno-tehnicheskogo naznachenija i potrebitel'skih tovarov iz Kaliningradskoj oblasti za 2012 god* [Exportation of products for industrial and consumer goods appointment of Kaliningrad Oblast for 2012], 2013, Statistical Bulletin, Kaliningrad.
32. *Osnovnye proizvodnye pokazateli dinamiki obmennogo kursa rublja v janvare — dekabre 2011 goda* [Basic derived indicators of ruble exchange rate in January — December 2011], 2012, *Central Bank of Russia*, available at: [http://www.cbr.ru/statistics/print.aspx?file=credit\\_statistics/ex\\_rate\\_ind\\_11.htm&pid=svs&sid=analit](http://www.cbr.ru/statistics/print.aspx?file=credit_statistics/ex_rate_ind_11.htm&pid=svs&sid=analit) (accessed 24.11.2013).

#### About the authors

*Dr Timur Gareev*, Vice-Rector for Innovations and Development, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: [tgareev@kantiana.ru](mailto:tgareev@kantiana.ru)

*Dr Natalia Yeliseeva*, Associate Professor, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: [ne2705@gmail.com](mailto:ne2705@gmail.com)

**СЕЛЬСКИЕ РАЙОНЫ  
КАЛИНИНГРАДСКОЙ  
ОБЛАСТИ  
(ОЦЕНКА  
СОЦИАЛЬНОГО  
БЛАГОПОЛУЧИЯ)**

*Е. А. Романова\**

*О. Л. Виноградова\**



*Дается оценка социального благополучия сельских муниципальных районов Калининградской области. На основе анализа статистических данных и экспертных оценок составлен рейтинг степени социального благополучия. Выборка сельских районов в Калининградской области осуществлялась по следующим критериям: доля населения, проживающего в сельской местности от общей численности населения района (пороговое значение 50%); доля внеселитебных территорий от общей площади района (пороговое значение 75%); доля земель сельскохозяйственного назначения от общей площади района (пороговое значение 50%). Для дальнейшего анализа рассматривались показатели геодемографической обстановки, инвестиционного потенциала и уровня развития производства в районах. Исследование показало, что наиболее благополучными являются пригородные Гурьевский, Багратионовский и сельскохозяйственные Нестеровский и Правдинский районы, а наименее — Гвардейский, Краснознаменский, Озерский и Черняховский. Сравнение с другими субъектами Северо-Западного федерального округа показало, что уровень социального благополучия сельских муниципальных районов Калининградской области весьма высок, большинство из них осуществили переход от депрессии к устойчивому развитию.*

**Ключевые слова:** сельские районы, геодемографическая ситуация, социальное благополучие

---

\* Балтийский федеральный университет им. И. Канта.  
236041, Россия, Калининград,  
ул. А. Невского, 14.

*Поступила в редакцию 20.12.2013 г.*

doi: 10.5922/2074-9848-2014-1-6

© Романова Е. А., Виноградова О. Л., 2014

Во всем мире проблемы сельских территорий вызывают пристальное внимание исследователей разных специальностей и специалистов-практиков. В нашей стране особенности сельского расселения серьезно изучали и изучают географы. Достаточ-

но упомянуть ставшие классикой географии населения работы С. А. Ковалева, А. И. Алексеева и др. [3; 6; 7]. На данный момент наиболее глубоко ситуация на селе изучена Т. Г. Нефедовой [9; 11—13], занимавшейся социально-экономическими вопросами территориальной реорганизации сельскохозяйственного производства. Специалисты смежных специальностей исследуют экономические [10] и социальные аспекты жизнедеятельности в сельской местности [5; 14]. Геодемографическая ситуация в районах отражена в работах Г. М. Федорова [15; 16]. За рубежом социальное и экономическое положение села интересует как ученых [20], так и практиков, обеспокоенных негативными трендами в развитии внегородских территорий [21—23].

Современное административно-территориальное устройство Калининградской области установлено в 2010 г. в соответствии с проведенной реформой местного самоуправления [2]. На территории области выделено 7 городских округов и 15 муниципальных районов. Эти административно-территориальные образования отличаются друг от друга по площади, природным условиям и степени освоенности среды. Цель нашей работы — на основе статистических данных базы данных муниципальных образований [4] выделить критерии, по которым районы можно определить как сельские и проанализировать степень их социального благополучия.

В мировой географической литературе нет единого критерия, позволяющего отнести территориальное образование к сельскому либо городскому типу. В США «порогом сельскости» является средняя плотность населения района, равная 999 человек на 1 км<sup>2</sup> [18]. В Швеции не выделяют сельские или городские районы, там принято определять «малонаселенные» территории, если время в пути (на автомобиле или автобусе) до ближайшего населенного пункта с численностью жителей более 3 тыс. человек превышает 45 минут [19]. После реформы местного самоуправления [1] в России в широкую практику вошло понятие «сельское поселение» как тип муниципального образования низшего уровня, состоящего из нескольких сельских населенных пунктов и их межселенных территорий. Сельские поселения входят в состав муниципальных районов. В России городом является поселение с численностью жителей более 12 тыс., где более 85 % не занято в сельском хозяйстве, остальные населенные пункты следует считать сельскими. Тем не менее более 11 % населения России проживает в малых городах, поселках городского типа и сельских райцентрах с численностью населения менее 12 тыс. Кроме того, больше половины населения малых городов не имеет городских удобств, прежде всего канализации, и поэтому критерий «городской» вряд ли может относиться к подобным муниципальным образованиям [11].

Такой разброс мнений относительно критериев определения района как городского или сельского не случаен. Он отражает специфику условий каждой страны. В США плотность населения различных штатов (а внутри них — округов) сильно различается — от густонаселенных районов восточного побережья до малонаселенных горных и пустынь-

ных местностей, поэтому такой высокий порог плотности закономерен. В Швеции выражена огромная меридиональная неравномерность расселения. Плотно заселенный юг страны, прежде всего провинция Сконе и район Большого Стокгольма, контрастирует с почти безлюдным севером, поэтому критерий транспортной доступности вполне правомерен. Для России выбор единого критерия, видимо, невозможен, так как налицо большие различия, как в природных условиях, так и в расселении. Огромные пространства нашей страны имеют плотность населения менее 1 человека на 1 км<sup>2</sup>.

Калининградская область, в отличие от большинства субъектов РФ, плотно заселена, средняя плотность населения на 1 января 2013 г. составляла 63,13 человека на 1 км<sup>2</sup>. Большинство городов — районных центров относятся к категории малых, по численности населения критерию «города» не соответствуют. А доля трудоспособного населения, занятого в сельском хозяйстве, в полном соответствии с общемировой тенденцией сокращается: если взять за пороговое значение этого критерия 5%, то в 2007 г. сельскими в Калининградской области можно было считать 13 районов, а в 2009 г. — только 6. По формальному признаку сельскими можно считать все муниципальные районы, так как по федеральному закону [1] только в них включены сельские поселения. В Калининградской области таких муниципальных образований 15. Но даже по такому формальному критерию не все муниципальные районы попадают в категорию «сельских». Балтийский муниципальный район состоит из двух городских поселений и одного сельского, а Светлогорский район вообще сельских поселений не имеет.

Таким образом, выделять сельские районы только по одному критерию нельзя, необходимо анализировать некоторую совокупность показателей. Для муниципальных районов Калининградской области нами были выбраны следующие: доля населения, проживающего в сельской местности от общей численности населения района (пороговое значение 50%); доля внеселитебных территорий от общей площади района (пороговое значение 75%); доля земель сельскохозяйственного назначения от общей площади района (пороговое значение 50%). По этим критериям сельскими были признаны 13 районов: Гурьевский, Полесский, Славский, Неманский, Краснознаменский, Нестеровский, Багратионовский, Правдинский, Озерский, Зеленоградский, Черняховский, Гусевский и Гвардейский муниципальные районы.

### **Показатели социального благополучия сельских районов**

Понятие социального благополучия обычно используется в психологии и социологии личности, но вполне может применяться и для комплексной характеристики состояния территориального сообщества, так как выражается объективными и доступными статистике индикаторами. Социальное благополучие, то есть качество жизни, относится скорее к социально-демографической категории геодемографической обстановки [8].

Основными индикаторами социального благополучия сельских районов являются общий коэффициент естественного прироста и миграционный прирост населения (табл. 1).

Таблица 1

**Демографические показатели сельских муниципальных образований  
в Калининградской области в 2012 г.**

Муниципальный район	Общий коэффициент естественного прироста, ‰	Миграционный прирост (убыль), % от общей численности населения
Багратионовский	3,5	1,4
Гвардейский	0,6	-0,7
Гурьевский	2,5	1,8
Гусевский	-2,5	0,4
Зеленоградский	0,7	0,6
Краснознаменский	0,6	-1,8
Неманский	-2,1	0
Нестеровский	2,4	-1,3
Озерский	-1,1	-1,4
Полесский	0,7	0,4
Правдинский	-1,2	0,1
Славский	0,8	-0,9
Черняховский	-2,5	-0,9

Как видно из таблицы 1, в 2012 г. в восьми районах рождаемость наконец стала превышать смертность. В 2009 г. смертность превышала рождаемость во всех сельских районах, кроме Гурьевского. В настоящее время наиболее сложное положение по этому показателю в Черняховском и Неманском районах, а наиболее благополучное — в Багратионовском и Гурьевском. Эти же районы — лидеры по миграционному притоку. Следует сразу оговориться, что данные выводы, возможно, являются не устойчивой тенденцией, а временным эффектом стимулирования рождаемости посредством «материнского капитала». По половозрастной структуре населения сельские районы области похожи. В детском и трудоспособном возрасте доля лиц мужского пола среди сельского населения превалирует. В старшей возрастной группе доминируют лица женского пола, их в два-три раза больше, чем мужчин.

Хорошими индикаторами благополучия считаются коэффициенты брачности и разводимости. К сожалению, на данный момент органы статистики предоставляют информацию только за 2009 г. На тот год максимальное превышение брачности над разводимостью было отмечено в Гурьевском и Гусевском районах, но с тех пор ситуация могла измениться.

Таким образом, наиболее благополучными в демографическом отношении являются пригородный для областного центра Гурьевский

район и приграничный и тоже близкий к Калининграду Багратионовский. Нужно добавить, что в целом геодемографическая ситуация в сельских районах Калининградской области благополучна, в то время как в большинстве сельских районов СЗФО население сокращается в связи с отрицательным естественным и миграционным приростом.

В подобных исследованиях обычно используют такие показатели, как оборот торговли и общественного питания на душу населения, но в Калининградской области они почти одинаковы во всех сельских районах. К тому же крупные и дорогие покупки благодаря хорошей транспортной доступности региона и компактности территории население, как правило, совершает в нескольких крупных центрах (Калининград, Советск, Черняховск), поэтому эти данные не совсем корректны.

Качество жизни в сельских районах иллюстрирует такой косвенный показатель, как продажа алкогольных напитков населению (мы пересчитали количественный показатель на душу населения трудоспособного и старшего возраста). Очевидно, что он не совсем точен, так как существует такое явление, как самогонование, но общую картину социального благополучия отражает (табл. 2).

Таблица 2

**Продажа алкогольных напитков населению  
в сельских муниципальных районах Калининградской области,  
л на душу населения старше 15 лет**

Муниципальный район	Алкогольные напитки		Пиво
	Всего	В том числе водки	
Багратионовский	3,9	2,1	10,1
Гвардейский	3	2,1	14,4
Гурьевский	17,8	11,2	14,4
Гусевский	6,8	4,2	13,8
Зеленоградский	3,9	3	8
Краснознаменский	1,2	0,8	3,9
Неманский	7,1	4,4	17,3
Нестеровский	6,4	4,5	28,3
Озерский	4	2,2	6,5
Полесский	5,1	3	10,7
Правдинский	2,4	1,3	5,2
Славский	3,7	3	2
Черняховский	5,5	3,8	17,6

Как видно из таблицы 2, степень «алкоголизации» населения сельских районов неодинакова. Наличие крупных городов ее увеличивает (Гурьевский, Неманский районы). Малое потребление алкогольных напитков в Славском, Краснознаменском и Озерском районах, скорее всего, свидетельствует о бедности населения (нет денег даже на пиво)

и, возможно, высоком уровне самооноварения. Тем не менее в сравнении с сельскими районами других субъектов РФ ситуация в Калининградской области выглядит благополучно. В Кировской области потребление крепких алкогольных напитков колеблется от 7 до 20,4 л на душу населения (старше 14 лет), а в Псковской — от 7,4 до 16,4 л. В большинстве районов Калининградской области потребление алкоголя меньше, чем в других регионах Российской Федерации.

### **Современное состояние хозяйства в сельских районах Калининградской области**

Оценку степени благополучия сельских районов не следует ограничивать лишь рассмотренными выше показателями. Экономическое состояние хозяйства муниципального района, уровень освоенности территории влияет на все демографические показатели и, что немаловажно, определяет облик района и степень комфорта жизни его обитателей.

Калининградская область — эксклавный регион России, для устойчивого развития которого актуальна диверсификация хозяйственной сферы [17]. Это же условие необходимо для развития и муниципальных образований.

Важными показателями экономического состояния сельских районов сегодня являются: инвестиции в основной капитал на душу населения, объем обрабатывающего и сельскохозяйственного производства на душу населения в совокупности с долей производства в личных хозяйствах (табл. 3). Последний показатель позволяет определить главного производителя сельскохозяйственной продукции. В большинстве районов максимальная часть сельскохозяйственной продукции поступает с личных подворий жителей. Современное товарное сельскохозяйственное производство в настоящее время развивается только в двух районах — Нестеровском и Правдинском.

*Таблица 3*

#### **Уровень развития производственной сферы экономики в сельских муниципальных районах Калининградской области, тыс. руб. на душу населения**

Муниципальный район	Инвестиции в основной капитал	Объем сельскохозяйственного производства	Произведено в личных хозяйствах населения от общего объема, %	Объем обрабатывающего производства
Багратионовский	7,7	Нет данных	Нет данных	49,7
Гвардейский	12	25,4	75,6	164
Гурьевский	72,1	45,5	57,1	55,6
Гусевский	12,7	35,7	40,9	42,7
Зеленоградский	18,9	32,3	53,9	63,3
Краснознаменский	4	62,8	67,9	14



Муниципальный район	Инвестиции в основной капитал	Объем сельскохозяйственного производства	Произведено в личных хозяйствах населения от общего объема, %	Объем обрабатывающего производства
Неманский	380,5 (строительство БАЭС)	41,7	57,8	74,2
Нестеровский	23,1	91,9	30,9	1,9
Озерский	28,2	35,5	78,6	0,1
Полесский	2,5	48,4	62,3	136,7
Правдинский	31	90,7	34	47,1
Славский	4,8	65,7	67	9,9
Черняховский	12,5	19	60,6	148,1

### Рейтинговая оценка сельских районов

По совокупности показателей естественного и миграционного прироста населения, величины инвестиций в основной капитал и объемам производства на душу населения нами была проведена рейтинговая оценка сельских районов региона. Сумма оценок позволила определить рейтинг сельских районов по степени их социального благополучия, где наиболее благополучные районы занимают первые места (табл. 4).

По результатам рейтинговой оценки сельских муниципальных районов нами была составлена схема степени их социального благополучия (рис.).

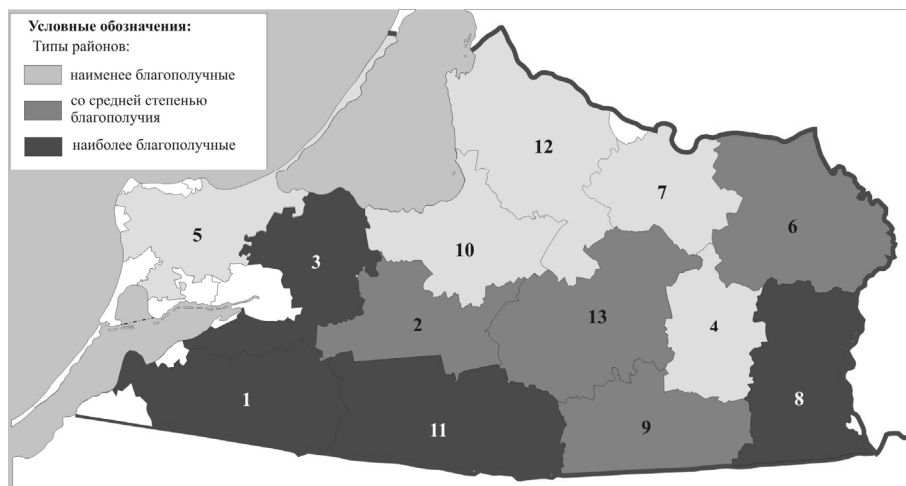


Рис. Схема степени социального благополучия сельских муниципальных районов Калининградской области:

1 — Багратионовский; 2 — Гвардейский; 3 — Гурьевский; 4 — Гусевский; 5 — Зеленоградский; 6 — Краснознаменский; 7 — Неманский; 8 — Нестеровский; 9 — Озерский; 10 — Полесский; 11 — Правдинский; 12 — Славский; 13 — Черняховский

## Оценка степени социального благополучия сельских районов Калининградской области

Муниципальный район	Рейтинговое место	Особенности района (географическое положение, состояние хозяйственной сферы)
Багратионовский	2	Район расположен вблизи областного центра, имеет три пограничных перехода
Гвардейский	10	Район занимает среднее положение, в настоящее время наметился переход от депрессивного состояния к развитию. Здесь находится крупный питомник декоративных растений с теплицами, строится большое тепличное предприятие по производству овощей
Гурьевский	1	Пригородный район с динамично развивающимися промышленным и сельскохозяйственным производствами
Гусевский	8	Отдаленный от центра компактный район, основной потенциал у районного центра с развитой промышленностью.
Зеленоградский	5	Пригородный и курортный район, на территории есть национальный парк, погранпереход
Краснознаменский	10	Один из самых отдаленных от центра районов, большая часть территории занята лесами. На территории находится одно крупное предприятие — производство кирпича и блоков
Неманский	4	Развитый в сельскохозяйственном отношении район с предприятием молочной промышленности. На территории района строится БАЭС, см. инвестиции в основной капитал (табл. 3)
Нестеровский	3	Наиболее отдаленный от центра район традиционно животноводческий, сохранивший с докризисного времени племенное животноводство, в настоящее время имеет наименьшую площадь залежных земель. В районе два погранперехода
Озерский	9	Отдаленный от центра район с бедными почвами и пересеченным рельефом. В последнее время лидер по поголовью КРС (мясная порода)
Полесский	7	Район занимает среднее положение относительно центра, большие площади заняты болотами и лесами, развито молочное животноводство, пищевая промышленность и агротуризм
Правдинский	2	Район имеет динамично развивающееся животноводство (свиноводство), осуществляется переработка сельскохозяйственной продукции
Славский	6	Отдаленный от областного центра район традиционного животноводства, четверть района занимают уникальные ландшафты, большая часть угодий — поляхеры
Черняховский	11	Один из самых депрессивных районов области, что также связано с трудным положением районного центра

## Выводы

• Критериями выделения сельских районов на региональном уровне для Калининградской области являлись доля населения, проживающего в сельской местности от общей численности населения района и доля земель сельскохозяйственного назначения от общей площади района. На этом основании из 22 муниципальных образований региона нами было выделено 13 сельских.

• Все сельские районы Калининградской области пострадали от кризиса 1990-х, но сегодня степень их благополучия разная. В результате анализа геодемографической ситуации, инвестиционного потенциала и уровня развития сельскохозяйственного и промышленного производства установлено, что лидерами среди сельских районов являются пригородные Гурьевский и Багратионовский и сельскохозяйственный Правдинский.

• Наиболее депрессивные районы региона — Краснознаменский, Черняховский и Гвардейский, что связано также с упадком их районных центров. Переход от депрессивного состояния к развитию в них наметился, но пока не отражен статистически.

• В целом степень социального благополучия сельских районов Калининградской области по сравнению с другими субъектами СЗФО весьма высока, большинство сельских муниципальных образований осуществили переход от депрессии к устойчивому развитию.

## Список литературы

1. *Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации* : федер. закон от 6 окт. 2003 г. № 131-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
2. О составе территорий муниципальных образований Калининградской области : закон Калининградской области от 1 июля 2009 г. № 370. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
3. *Алексеев А. И.* Многоликая деревня. М., 1990.
4. *Базы данных муниципальных образований.* URL: [www.gks.ru](http://www.gks.ru) (дата обращения: 22.11.2013).
5. *Бондаренко П. В.* Российское село в зеркале социологии // Экономика сельского хозяйства и перерабатывающих предприятий. 2010. №2. С. 15—19. URL: [www.vniiesh.ru/publications](http://www.vniiesh.ru/publications) (дата обращения: 09.12.2013).
6. *Ковалев С. А.* Региональные различия в перспективном развитии сельского расселения. М., 1974.
7. *Ковалев С. А.* Сельское расселение (географическое исследование). М., 1963.
8. *Кузнецова Т. Ю.* Геодемографическая обстановка в странах Балтийского макрорегиона: проблемы и перспективы. Калининград, 2009.
9. *Кузьминов И. Ф., Нефедова Т. Г.* Концентрация производства в агропромышленном и лесопромышленном комплексах и поляризация пространства России // Вестник АРГО. 2012. № 1. URL: [www.vestnik-argo.sfedu.ru](http://www.vestnik-argo.sfedu.ru) (дата обращения: 09.12.2013).



10. *Леметти Ю.А.* Базовые проблемы перехода сельскохозяйственной России на путь устойчивого развития // Экономические исследования. 2011. №4. URL: [cyberleninka.ru/article](http://cyberleninka.ru/article) (дата обращения: 09.12.2013).
11. *Нефедова Т.Г.* Основные тенденции изменения социально-экономического пространства сельской России // Изв. РАН. Сер. География. 2012. №3. С. 7—23.
12. *Нефедова Т.Г.* Постиндустриальный коллапс староосвоенной глубинки // Сборник докладов VIII Сократических чтений / под ред. В.А. Шупера. М., 2011. С. 132—159.
13. *Нефедова Т.Г., Трейвиш А.И.* Город и деревня: конвергенция или дивергенция? // Взаимодействие городских и сельских местностей в региональном развитии : сб. М., 2005. С. 4—23.
14. *Пацюрковский В.В.* Сельско-городская Россия. М., 2010. URL [www.demographia.ru](http://www.demographia.ru) (дата обращения: 09.12.2013).
15. *Федоров Г.М.* Геодемографическая обстановка: теория и методические основы / под ред. Н.Т. Агафонова. Л., 1984.
16. *Федоров Г.М.* Геодемографическая типология / под ред. Н.Т. Агафонова. Л., 1985.
17. *Федоров Г.М.* Общие и специфические факторы развития экономики российского эксклава // Вестник АРГО. 2013. №2. С. 195—205. URL: [www.vestnik-agro.sfedu.ru](http://www.vestnik-agro.sfedu.ru) (дата обращения: 09.12.2013).
18. *Definition of Rural Settlements*, 2010. URL: [www.ehow.com](http://www.ehow.com) (дата обращения: 13.11.2013).
19. *Regional tillväxt* 2010. URL: [www.tillvaxtanalys.se](http://www.tillvaxtanalys.se) (дата обращения: 25.10.2013).
20. *Saulius Stanatis.* Social, economic and demographic changes of rural areas in Lithuania. URL: [www.ageconsearch.umn](http://www.ageconsearch.umn) (дата обращения: 09.12.2013).
21. *Social and environmental conditions in rural areas.* reper to... 2004. URL: [sei.se.relu](http://sei.se.relu) (дата обращения: 09.12.2013).
22. *Social isolation experienced by older people in rural communities*, 2012. URL: [www.defra.gov.uk](http://www.defra.gov.uk) (дата обращения: 09.12.2013).
23. *Spelleoberg A., Huschka D., Habich R.* Quality of life... 2006. URL: [soc.duke.edu/resources/sinet.papers06](http://soc.duke.edu/resources/sinet.papers06), Spellerberg.pdf (дата обращения: 09.12.2013).

### **Об авторах**

*Елена Альбертовна Романова*, кандидат географических наук, доцент кафедры градостроительства, землеустройства и дизайна, Балтийский федеральный университет им. Иммануила Канта, Россия.

E-mail: [alberta63@mail.ru](mailto:alberta63@mail.ru)

*Ольга Леонидовна Виноградова*, кандидат географических наук, доцент кафедры градостроительства, землеустройства и дизайна, Балтийский федеральный университет им. Иммануила Канта, Россия.

E-mail: [OlVinogr69@mail.ru](mailto:OlVinogr69@mail.ru)



## MEASURING SOCIAL WELL-BEING IN THE RURAL AREAS OF THE KALININGRAD REGION

E. Romanova\*  
O. Vinogradova\*

\* *Immanuel Kant Baltic Federal University  
14 A. Nevski Str., Kaliningrad, 236041, Russia*

Received on December 20, 2013

*This article evaluates the social wellbeing of rural municipalities of the Kaliningrad region. The degree of social wellbeing is assessed on the basis of an analysis of statistical data and expert evaluations. Rural districts were identified in the Kaliningrad region on the basis of the following criteria: the share of population residing in the rural areas (threshold value of 50%); the share of non-residential areas (threshold value of 75%), the share of agricultural lands (threshold value of 50%). Further analysis was based on the indices of geodemographic situation, investment potential, and production development. Rural municipalities were ranked according to these indices. The study showed that the best performing area are the suburban districts of Guryevsk and Bagrationovsk and the agricultural districts of Nesterov and Pravdinsk, whereas the worst performing ones are those of Gvardeisk, Krasnoznamensk, Ozersk, and Chernykhovsk. A comparison with the other constituent entities of the Northwestern federal district proved that the level of social wellbeing of Kaliningrad rural municipalities is rather high and most of them have made the transition from depression to sustainable development.*

*Key words:* rural districts, geodemographic situation, social wellbeing

### References

1. *Federal'nyj zakon ot 06.10.2003 №131-FZ «Ob obshhikh principah organizacii mestnogo samoupravlenija v Ros-sijskoj Federacii»* [Federal Law of 06.10.2003 №131-FZ «On General Principles of Local Self-Government in the Russian Federation»].
2. *Zakon Kaliningradskoj oblasti ot 01.07.2009 g. №370 «O sostave territorij municipal'nyh obrazovanij Kaliningradskoj oblasti»* [Law of 01.07.2009 №370 «On the composition of municipalities of the Kaliningrad region»].
3. Alekseev, A. I. 1990, *Mnogolikaja derevnja* [The many faces of village], Moscow, 270 p.
4. *Bazy dannyh municipal'nyh obrazovanij* [Database municipalities], 2013, available at: [www.gks.ru](http://www.gks.ru) (accessed 22.11.2013).
5. Bondarenko, P. V. 2010, *Rossijskoe selo v zerkale sociologii* [Russian village in the Mirror of Sociology], *Jekonomika sel'skogo hozjajstva i pererabatyvajushhij predpriyatij* [Economics of agriculture and processing enterprises], no. 2, p.15—19, available at: [www.vniiesh.ru/publications](http://www.vniiesh.ru/publications) (accessed 09.12.2013).
6. Kovalev, S. A. 1974, *Regional'nye razlichija v perspektivnom razvitii sel'skogo rasselenija* [Regional differences in the future development of rural settlement], Moscow, 101 p.
7. Kovalev, S. A. 1963, *Sel'skoe rasselenie (Geograficheskoe issledovanie)* [Rural resettlement (Geographical Survey)], Moscow, 372 p.
8. Kuznetsova, T. Yu. 2009, *Geodemograficheskaja obstanovka v stranah Baltijskogo makroregiona: problemy i perspektivy* [Geo-demographic situation in the Baltic Sea macro-region: problems and prospects], Kaliningrad, 157 p.

9. Kuzminov, I.F., Nefedova, T.G. 2012, Koncentracija proizvodstva v agropromyshlennom i lesopromyshlennom kompleksah i poljarizacija prostranstva Rossii [Concentration of production in the agricultural and timber industry complexes and polarization Russian space], *Vestnik ARGO*, no. 1, available at: [www.vestnik-argo.sfedu.ru](http://www.vestnik-argo.sfedu.ru) (accessed 09.12.2013).
10. Lemetti, Yu.A. 2011, Bazovye problemy perehoda sel'skoho-zajstvennoj Rossii na put' ustojchivogo razvitija [Basic problems of transition of agricultural Russia on the path of sustainable development], *Jekonomicheskie issledovanija* [Economic research], available at: [cyberleninka.ru/article](http://cyberleninka.ru/article) (accessed 09.12.2013).
11. Nefedova, T.G. 2012, Osnovnye tendencii izmenenija social'no-jekonomicheskogo prostranstva sel'skoj Rossii [Major trends in the socio-economic space of rural Russia], *Izvestija Rossijskoj akademii nauk. Serija geograficheskaja* [Bulletin of the Russian Academy of Sciences: Geography], no. 3, p. 7—23
12. Nefedova, T.G. Postindustrial'nyj kollaps staroosvoennoj glubinki [Postindustrial collapse staroosvoennyh heartland]. In: Shuper, V.A. (ed.), *Sbornik dokladov VIII Sokraticeskikh chtenij* [Collection of VIII Socratic readings], Moscow, 2011, p. 132—159.
13. Nefedova, T.G., Treyvish, A.I. 2005, Gorod i derevnja: konvergencija ili divergencija? [Town and Country: Convergence or Divergence?], «Saratov» 2005, *Vzaimodejstvie gorodskih i sel'skih mestnostej v regional'nom razvitii* [«Saratov» 2005 Interaction of urban and rural areas in regional development], Moscow, p. 4—23.
14. Patsiorkovskiy, V.V. 2010, *Sel'sko-gorodskaja Rossija* [Rural-urban Russia], Moscow, available at: [www.demographia.ru](http://www.demographia.ru) (accessed 9.12.2013).
15. Fedorov, G.M. 1984, *Geodemograficheskaja obstanovka: teorija i metodicheskie osnovy* [Geo-demographic situation: theory and methodological foundations], Leningrad, 112 p.
16. Fedorov, G.M. 1985, *Geodemograficheskaja tipologija* [Geodemographic typology], Leningrad, 152 c.
17. Fedorov, G.M. 2013, Obshhie i specificheskie faktory razvitija jekonomiki rossijskogo jeksklava [General and specific factors of economic development of the Russian exclave], *Vestnik ARGO*, no. 2, p. 195—205, available at: [www.vestnik-agro.sfedu.ru](http://www.vestnik-agro.sfedu.ru) (accessed 09.12.2013).
18. *Definition of Rural Settlements*, 2010, available at: [www.ehow.com](http://www.ehow.com) (accessed 23.11.2013).
19. *Regional tillväxt 2010*, 2010, available at: [www.tillvaxtanalys.se](http://www.tillvaxtanalys.se) (accessed 25.10.2013).
20. Stanaitis, S. 2004, *Social, economic and demographic changes of rural areas in Lithuania*, available at: [www.ageconsearch.umn](http://www.ageconsearch.umn) (accessed 09.12.2013).
21. *Social and environmental conditions in rural areas. reper to...*, 2004, available at: [sei.se.relu](http://sei.se.relu) (accessed 09.12.2013).
22. *Social isolation experienced by older people in rural communities*, 2012, available at: [www.defra.gov.uk](http://www.defra.gov.uk) (accessed 09.12.2013).
23. Spelleoberg, A., Huschka, D., Habich, R. 2006, *Quality of life.... 2006*, available at: [soc.duke.edu/resources/sinet.papers06,Spellerberg.pdf](http://soc.duke.edu/resources/sinet.papers06,Spellerberg.pdf) (accessed 09.12.2013).

#### About the authors

*Dr Elena Romanova*, Associate Professor, Department of Town Planning, Land Management and Design, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: [alberta63@mail.ru](mailto:alberta63@mail.ru)

*Dr Olga Vinogradova*, Associate Professor, Department of Town Planning, Land Management and Design, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: [OlVinogr69@mail.ru](mailto:OlVinogr69@mail.ru)

# ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ



УДК 332.156, 332.122

## СОВРЕМЕННАЯ ТРАКТОВКА КАТЕГОРИИ «ГЕОЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ» И ЕЕ ВЕРИФИКАЦИЯ НА ПРИМЕРЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ

*С. В. Кузнецов* \*

*С. С. Лачининский* \*\*



\* Институт проблем региональной экономики Российской академии наук 199013, Россия, Санкт-Петербург, Серпуховская ул., 38.

\*\* Санкт-Петербургский государственный университет. 199034, Россия, Санкт-Петербург, Университетская набережная, 7—9.

Поступила в редакцию 07.01.2014 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2014-1-7

© Кузнецов С. В., Лачининский С. С., 2014

*Предлагается современная трактовка понятия «геоэкономическое положение» применительно к одному из важнейших центров Балтийского региона — Санкт-Петербургской агломерации. Приморское положение агломерации и тесная связь с Ленинградской областью дают возможность авторам рассмотреть целиком Санкт-Петербургский приморский регион. Цель исследования заключается не только в проверке, подтверждении и объяснении специфики геоэкономического положения этого региона, но и в выявлении свойств прилегающего геоэкономического пространства. Положение Санкт-Петербургского приморского региона имеет ключевое значение для обеспечения устойчивого роста региональной экономики, распространения импульсов индустриализации и модернизации вглубь Северо-Западного макрорегиона России. Особый характер геоэкономического положения региона усиливает «унаследованные» и приобретенные эффекты очаговой индустриализации и поляризации пространства, что обеспечивает дополнительные предпосылки для инверсии российского экономического пространства — «Россия физического пространства» и «экономическое пространство России». Исследование опирается как на традиционную экономико-географическую (территориальный, кластерный, пространственный подходы), так и собственную геоэкономическую методологию (геоэкономический подход). Также используются разработки в рамках региональной экономики и учения о пространстве.*

**Ключевые слова:** пространственное развитие, геоэкономическое положение, поляризация экономического пространства, Санкт-Петербургский приморский регион, приморское положение, инверсия

Экономико-географическое пространство современной России в конце XX — начале XXI в. подвергалось значительным внешним и внутренним трансформациям и инверсиям, что, впрочем, характерно для многих макрорегионов мира и государств — Канады, Китая, США, Бразилии, Австралии, ЕС, Индии, не говоря уже о менее крупных.

Мы исходим из того, что необходимый для эффективной экономической деятельности размер пространства определяется характером и масштабом территориального разделения труда. Пространство уже не является только пассивной формой развития производства, в настоящее время оно оказывает активное влияние на развитие экономики, на специфические особенности хозяйственной деятельности людей, заселяющих отдельные части территории. Произошедшая переориентация части экономических связей регионов страны на мирохозяйственные — дополнительный фактор уменьшения межрегиональной торговли, а это меняет характер территориального разделения труда, в результате чего пространство претерпевает своего рода «сжатие» внутри страны. Чем меньше требующийся для экономической деятельности размер пространства, тем медленнее реализуется экономическое развитие страны, т.е. замедляются темпы экономического роста. С другой стороны, внешние связи втягивают в экономическое пространство страны территории «под чужим флагом». Поэтому абсолютно правы те, кто говорит, о необходимости следования географической традиции — «игре масштабами», которая определяется поставленной исследовательской задачей: последовательным синтезом, генерализацией и объединением территорий, аналитическим дроблением и разукрупнением [1].

Внешние трансформации связаны в первую очередь с активной интеграцией ее отдельных регионов в мировое глобализованное пространство. Они во многом обусловлены геоэкономическим фактором, который стал движущей силой в новой архитектуре мирового глобализованного пространства.

Однако Россия не похожа на прочие, даже самые крупные, государства: огромная территория, разные модели и уклады хозяйствования, значительные различия в экономико-географическом, геоэкономическом положении и обеспеченности минерально-сырьевыми ресурсами — все это и другие причины определили дихотомию российского пространства — «Россия открытая» и «Россия внутренняя», или условно «Россия территорий» и «Россия геоэкономических пространств». Не случайно, даже идеолог «шоковой терапии» в странах Центральной и Восточной Европы Дж. Сакс указывает:

Эффективность стратегической переменной может зависеть от физико-географических условий страны. Например, при либерализации торговли, вероятно, будет больший экономический эффект для приморских, а не континентальных экономических систем. География может оказывать ключевое влияние на стратегический выбор моделей развития различных экономических систем [2, p. 659].

Безусловно, этот тезис работает по-разному в масштабе России. В случае с приморскими и приграничными регионами Европейской



России сама география играет главную роль при выборе моделей развития различных пространственно-экономических систем.

В Советском Союзе вопросы географического положения были предметом повышенного внимания ученых-географов.

По утверждению Ю. Г. Саушкина, «теория экономико-географического положения приобрела новое значение — как теория взаимодействия в пространственной (географической) системе» [3, с. 230].

Среди крупных экономикогеографов, активно занимавшихся категорией географического положения, можно вспомнить И. М. Майергойза, В. В. Покшишевского, В. С. Варламова, О. А. Константинова, Г. М. Лаппо, М. Д. Шарыгина, Е. Е. Лейзеровича, В. А. Колосова, Г. М. Федорова и др.

П. М. Полян и А. И. Трейвиш справедливо указывали [4], что сутью географического положения являются внешние пространственные отношения, важные для объекта. Ими пропитана и территориальная структура как одна из моделей геопространства, но это уже все объекты с их отношениями и взаимодействиями. Так что географическое положение — это мостик от малого объекта к большим. Здесь весьма важно наблюдение И. М. Маергойза о разномасштабности географических объектов: «...изучая, скажем, большой город, держишь в поле зрения всю страну, и даже весь мир» [4]. Однако масштаб внешнеэкономических связей регионов СССР, степень вовлеченности советской экономики в международное разделение труда не сопоставимы с сегодняшними. Именно поэтому советские исследователи прежде всего ориентировались на исследование географического положения объектов внутри страны. На практике реализовать данное наблюдение оказалось практически невозможно. В экономике существовала определенная «стена» между специалистами по региональной и мировой экономике.

В географии практически не было интегральных исследований на стыке экономической географии СССР и зарубежных стран. Так, в работе В. В. Покшишевского «Некоторые вопросы экономико-географического положения Ленинграда» сделан анализ эволюции географического положения города в масштабе СССР, не был забыт ни один из советских инфраструктурных проектов, однако даже Сайменский канал остался без внимания [5].

Интересную прикладную идею выдвинул Г. М. Лаппо:

...при оценке ЭГП какого-либо географического объекта большое значение приобретает ракурс «географической геометрии» — положение относительно узлов-фокусов социально-экономического пространства, экономических линий разного рода, ареалов, выделяемых по разным критериям и существующих в определенных границах [6, с. 77].

Эта идея приобретает новое звучание по сравнению с классическими представлениями о штандортах Тюнена — Вебера, идеями Кристаллера и Лёша. Во-первых, меняется роль границ. С экономической, как, впрочем, и политической, точки зрения границы утрачивают частично или полностью свои барьерные функции. Во-вторых, «узлы-фо-

кусы» национальной экономики формируются и реформируются под влиянием глобальной экономики, стран-соседей, международных инфраструктурных и транспортных коридоров. В настоящее время экономико-географическое положение отражает отношение любого географического, экономического или другого объекта к другим объектам, лежащим вне него, причем для СЗФО практически равнозначно значение внутренних и внешних факторов, формирующих ЭГП.

С. С. Артоболевский указывает, что в России «можно выделить три типа территорий роста, сформировавшихся под воздействием глобализации, агломерационных и ресурсных факторов: крупнейшие городские агломерации; экспортно-ресурсные регионы; портовые приграничные регионы на основных путях внешней торговли» [7, с. 82]. В этом плане Санкт-Петербургский приморский регион, включая Санкт-Петербург и Ленинградскую область, занимает особое уникальное место в пространственной системе России. Фактически он объединяет в себе все три типа территорий роста<sup>1</sup>.

Одной из основных характеристик экономико-географического положения является его изменчивость как во времени, так и в пространстве. Экономико-географическое положение объекта не может быть одинаковым на различных этапах развития как самого объекта, так и его окружения.

Не сложно заметить, что ЭГП Санкт-Петербурга и Ленинградской области сильно и волнообразно варьировалось с 1913 по 1991 г. и до сих пор продолжает трансформироваться. К 1913 г. порт Санкт-Петербурга и прилегающая инфраструктура пришли в упадок. При этом динамично развивался порт Риги и Ревеля. Примерно с 1924 г. Ленинградский порт реконструируется, задействованы возможности Кронштадта, в 30-е гг. возникает проект Усть-Лужского порта, хотя реализован он будет только через 80 лет. Изменение границ СССР приведет к свертыванию проектов в РСФСР и мощным вложениям в инфраструктуру Советской Эстонии, Латвии. В 1992 г. опять выяснилось, что транзитно-транспортная инфраструктура Санкт-Петербургского порта недофинансирована и ЭГП города опять нуждается в реконструкции. С 1997 г. началось проектирование и строительство адекватной потребностям российской торговли инфраструктуры. Город и область возвращают утраченный еще в петровские времена статус «окна в Европу». Таким образом, для качественной реконструкции геоэкономического положения Санкт-Петербурга и области потребовалось не более 15 лет. За это время трижды сменился вектор зарубежных связей и внешней торговли (Финляндия — США — Германия / Швейцария).

---

<sup>1</sup> В данном случае статус экспортно-ресурсного региона обеспечивается не минерально-сырьевым потенциалом, а тем, что в Санкт-Петербурге располагаются штаб-квартиры таких гигантов, как «Газпром нефть» и «СИБУР», а также через Ленинградскую область осуществляется форсированный экспорт углеводородов в рамках проектов «Северо-Европейский газопровод» (сейчас «Северный поток»), «Балтийская трубопроводная система-1» и «Балтийская трубопроводная система-2».

Геоэкономическое положение, как и «материнская» категория (экономико-географическое положение), глубоко иерархично. Оно может быть микро-, мезо- и макроположением. Вследствие этого геоэкономическое положение объекта может оцениваться по отношению к ближайшему окружению (микрорасположение), к стране или группе стран.

Геоэкономическое положение рассматривается как предпосылка, фактор и следствие хозяйственного развития объекта, оно в значительной мере зависит от развития транспортных путей и реализуется чаще всего через транспортную сеть. Не случайно Д. Козн отмечает:

Глобализированные производственные системы опираются на эффективное движение товаров через национальные границы, наблюдается сглаживание пространства, как будто границы не существовали, в то время как потребности национальной безопасности требуют закрытия и контроля. Сегодня больше чем 90% международной торговли происходит через порты [8, р. 33].

Для России и СЗФО это положение имеет принципиальное значение. Геополитические и геоэкономические риски, связанные со странами-транзитерами, актуализируют собственно географические предпосылки приморского положения Санкт-Петербурга и Ленинградской области на Балтийском море, и в 2000-е гг. стало возможным создать новые портовые мощности в Приморске, Высоцке, Усть-Луге, Бронке, которых до этого времени практически не существовало [9].

Эволюция и адаптация к современности важнейших научных категорий экономической географии и региональной экономики имеет важнейшее значение для понимания современных мирохозяйственных процессов в пространстве. Способность ставить новые вопросы, видеть новые возможности, рассматривать старые проблемы под другим углом зрения требует творческого воображения и может привести к получению нового, исторически адаптированного знания.

К концу 80-х гг. XX в. по мере усложнения политических процессов в географической науке на передний план стало выходить понятие «политико-географическое положение». Это, безусловно, был шаг вперед по сравнению с классическими подходами времен Н. Н. Баранского. В своей работе В. А. Колосов вслед за классиками различает макро-, мезо- и микрорасположение, но делает это применительно к явлениям политического характера [10]:

...воздействие политико-географического положения на расстановку политических сил внутри страны определяется не только ее местом на политической карте мира, участием в военно-политических и политико-экономических организациях. Немалую роль играет положение относительно экономических центров и транспортных осей интеграционных группировок, международных потоков товаров, капиталов, людей (постоянных и сезонных мигрантов, туристов), информации. Важнейший вопрос — положение внешних источников сырья и продовольствия, их удаленность, разнообразие, надежность продолжения поставок в будущем, безопасность коммуникаций с военной и политической точек зрения [10, с. 49].

Фактически политико-географическое положение, эволюционировав от экономико-географического, дало возможность через несколько десятилетий говорить о появлении новой категории — *геоэкономическое* положение.

Для правильного понимания категории «геоэкономическое положение» следует рассмотреть родовое понятие — «геоэкономика». Одним из первых термин «геоэкономика» применил американский ученый Дж. Т. Риннер (США) в 1942 г. [10]. Хотя Д. Коэн полагает, что «термин геоэкономика использовал французский экономико-географ Ж. Будвиль (1966), который свою теорию полюсов роста рассматривал с точки зрения геоэкономики» (цит. по: [8]).

Это положение представляется очень важным, так как показывает методологическое родство концепций поляризованного развития и геоэкономических подходов. В качестве основного вывода данных теорий можно принять следующий тезис: неравномерность экономического роста и процесс пространственной поляризации приводит к неизбежному росту диспропорций в экономическом пространстве между центрами (ядрами) и периферией. За счет стекания экономических и людских ресурсов в центры часть экономического пространства усиливает свою периферийность.

Новое понимание в закономерности развития экономического пространства привнесла концепция «новой экономической географии». В Докладе о мировом развитии, представляющем основные положения данной концепции, утверждается, что некоторые города, страны и регионы развиваются успешно благодаря территориальным изменениям, которые характеризуются тремя параметрами [11]:

- увеличение плотности, проявляющееся в росте городов;
- сокращение расстояний по мере того, как работники и бизнес мигрируют ближе к узлам высокой экономической плотности;
- снижение степени разобщенности по мере того, как страны повышают проницаемость своих экономических границ и выходят на мировые рынки, чтобы воспользоваться преимуществами масштабного производства и специализации.

В концепции новой экономической географии немаловажным фактором развития является взаимодействие. Так, например, выделяется так называемый «эффект перелива» — выгоды, получаемые безвозмездно обществом или отдельными субъектами за счет непосредственной близости к полюсу роста. Этот эффект в современной России можно наблюдать на примере агломерационных процессов в некоторых крупных городах. Соседство имеет принципиальное значение, и экономико-географическое (геополитическое) расстояние в этом контексте играет одну из ключевых ролей.

Сегодня отечественные и зарубежные исследователи по-разному смотрят на геоэкономическую сущность пространства, их взгляды весьма отличаются как по содержанию, так и наполнению самого понятия. Так, Х. Кауфман полагает, что «геоэкономика связывает мировое пространство с практической сферой функционирования конкретных

рынков» [12]; К. Жан и П. Савона [13] отталкиваются от того, что геоэкономика стала экономической геополитикой, сменив преобладающую военную; Ю.Н. Гладкий видит геоэкономiku в качестве географической субдисциплины, занимающейся «исследованием экономического пространства, экономических геосистем, особенностей и закономерностей размещения производительных сил и развития регионов под влиянием различных факторов, преимущественно природно-ресурсных» [14]; Д.Н. Замятин утверждает, что «геоэкономика — одна из наиболее динамичных областей современных гуманитарных наук» [15]. С последним положением в принципе следует согласиться, при этом акцентировав внимание на экономическом, а не только экономико-географическом содержании геоэкономики.

Таким образом, в качестве объекта геоэкономики выступает глобализированное мировое пространство в целом, в пределах которого складываются трансграничные геоэкономические системы разного уровня [16]. Отметим, что геоэкономический анализ опирается на пространственно-временной подход. Геоэкономическое пространство представляет собой пространство, появившееся на новой фазе эволюции экономического пространства, когда под влиянием процессов глобализации, регионализации, локализации и глокализации, а также на основе форсированного развития мирохозяйственных связей возникает сетевая, многомерная система. В геоэкономическом пространстве хозяйственные, информационные, инвестиционные связи все больше ориентируются вовне, нежели внутрь. Глобализированное геоэкономическое пространство (ГПП) формируется под влиянием реальных геоэкономических процессов как сетевая многомерная система с опорными точками в виде мировых городов трех уровней. Ключевыми связующими потоками при формировании ГПП являются движение капиталов, внешняя торговля, выдача патентов и лицензии, интернет-трафик и миграционные потоки высококлассных специалистов, а также пассажирский авиатрафик.

Категория геоэкономического положения опирается на корневые понятия экономико-географического (ЭГП) и геополитического положений. В отличие от ЭГП геоэкономическое положение определяется местом объекта в сетевой многомерной системе ГПП и его отношением к мировым городам, центрам управления ТНК, глобальным и региональным инновационным центрам и интеграционным группам регионов и стран.

Вместе с тем геоэкономическое положение имеет и другую сторону медали — геоэкономические риски. Фактически любой риск, в том числе геоэкономический, — это наиболее вероятная негативная реакция внешней среды на деструктивные действия индивида, корпорации, властей региона, страны и т. д. Если в глобализированном геопространстве происходят нежелательные изменения, то можно с большой вероятностью констатировать, что они начались как внутренняя реакция на деструктивную и ошибочную деятельность субъектов этого пространства. В работе [17] геоэкономические риски анализируются на всех

территориальных уровнях — высшем, верхнем, среднем, нижнем и низшем. *Высший уровень* охватывает лишь ту часть планеты, которая взаимодействует в рамках мира-экономики. *На верхнем уровне* рассматриваются крупные интеграционные объединения и мегарегионы мира, играющие важную роль в мировой экономике. Наряду с ними можно говорить и о таких новых формах организации мирового глобализированного пространства, как международные мегалополисы. *К среднему уровню* относятся страны, осуществляющие активную внешнеэкономическую деятельность и играющие заметную роль в мировой экономике. *На нижнем уровне* исследуются основные административно-территориальные единицы, интегрированные в мировую экономику. *На низшем уровне* объектами геоэкономического анализа становятся города, компании, а также уникальные месторождения полезных ископаемых, объекты мировой инфраструктуры международного значения, каналы и проливы.

Мы выделяем пять типов геоэкономических рисков — пространственный, экономический, социально-демографический, геополитический, экономической политики государства.

Основу *пространственного типа рисков* определяют связи с важнейшими элементами глобализированного пространства. В группу рисков этого типа входят угроза депрессии в мегарегионах и ведущих центрах мировой экономики, угроза изменения геоэкономического положения как фактора развития, а также угроза или негативное влияние интеграционных процессов и угроза распада транснациональной сети.

*В экономическом классе геоэкономических рисков* вычлняются следующие подтипы: глобальная вовлеченность (интернационализация экономики), экономическая зависимость (взаимозависимость) и цикличность мировой экономики.

*Социально-демографический тип* геоэкономических рисков — это социальные конфликты. Их можно обозначить как острые социально-экономические явления, вызванные экономическими причинами, способные нанести значительный ущерб инвестиционному имиджу территории любого таксономического уровня.

Значительный интерес представляет самостоятельный тип геоэкономических рисков — *геополитический*, включающий враждебное окружение и напряженные взаимоотношения, неблагоприятные политические изменения в соседних государствах и угрозу ведения боевых действий.

Последний класс геоэкономических рисков образует *экономическая политика государства*, он состоит из двух подтипов: внутренней экономической политики по отношению к субъектам хозяйственной деятельности, входящим в низший уровень геоэкономического исследования, и внутренней государственной инвестиционной политики по отношению к регионам, подпадающим под нижний уровень исследования.

Учитывая повышение взаимозависимости, активизацию мирохозяйственных процессов и активность ТНК, геоэкономические риски существенно влияют на развитие территориальных единиц разного таксономического уровня.

\* \* \*

Таким образом, под влиянием процессов глобализации и интернационализации, а также на основе всестороннего развития мирохозяйственных связей складывается сетевая, многомерная система — геоэкономическое пространство [18]. Естественно, оно пространственно структурировано. В пределах СЗФО мы выделяем:

1. *Геоэкономическое пространство Европейского Севера*, куда входит северная и приграничная часть Карелии и восточная часть Вологодской области экономически не тяготеющая к Невско-Ладожскому бассейну, Мурманская область, Архангельская область, Ненецкий автономный округ и Республика Коми. Центр притяжения — Северная Европа.

2. *Геоэкономическое пространство Северо-Запада*: Санкт-Петербург, Ленинградская, Калининградская, Псковская, Новгородская области, а также Череповецкий промышленный узел в Вологодской области и Южная Карелия с Петрозаводском. Центр притяжения — Западная Европа.

При этом мы исходим из того, что существует дихотомия российского пространства — «Россия физического пространства» и «экономическое пространство России». Россия физического пространства — это незаселенные и не вовлеченные в экономический оборот территории. По нашим оценкам, это примерно 35% от СЗФО. Экономическое пространство России мы предлагаем разделить на две части: экономическое пространство, ориентированное на национальную экономику, и глобализированные геоэкономические пространства под российской юрисдикцией.

Особый характер геоэкономического положения всего Санкт-Петербургского приморского региона, который иногда называют Балтийским краем, усиливает «унаследованные» и приобретенные эффекты очаговой индустриализации и поляризации пространства, что обеспечивает дополнительные предпосылки для инверсии российского экономического пространства — «Россия физического пространства» и «экономическое пространство России».

Санкт-Петербург как экономический центр и единственная агломерация Северо-Запада с численностью населения более 1 млн человек играет существенную роль в формировании и перераспределении транспортных потоков. Город исторически выполняет функцию транспортного хаба, перераспределяя импортные и экспортные потоки, и является наиболее значимым участником внешнеторговой и инновационной деятельности на Северо-Западе РФ. Здесь справедливо общее замечание О. А. Кузнецовой:

ЭГП можно оценивать как благоприятное при близости к крупным экономическим центрам и емким рынкам сбыта продукции, при приморском положении (морской транспорт остается самым дешевым, поэтому морские порты активно развиваются благодаря как непосредственно портовой деятельности, так и размещению производств, связанных с завозом импортных комплектующих и/или поставкой продукции на экспорт), приграничном положении в случае соседства с экономически развитыми странами (которые становятся источниками инвестиций) [19, с. 128].

Все перечисленные параметры удачно подходят Санкт-Петербургу как формирующемуся мировому городу, крупной агломерации, морскому порту и крупному научному, промышленному и сервисному центру с иностранным присутствием в экономике.

Особое значение приобретает открытость региона и готовность встраиваться в трансграничные формы сотрудничества. По мнению Урпо Кивикари (Хельсинки, Финляндия), в Восточной зоне Балтийского моря можно говорить о «формировании Восточно-Балтийского треугольника роста, включающего Южную Финляндию (Хельсинки), Эстонию (Таллин), Санкт-Петербург и Ленинградскую область» [20—22]. Этот «треугольник роста» опирается на разные факторы производства, но благодаря соединению усилий обеспечивает синергетический эффект. Такой «треугольник роста» между Швецией и Данией, например, обеспечил функционирование знаменитой Медиконовой долины, которая является крупнейшим в Европе медико-биологическим кластером, несмотря на географическую разобщенность датского и шведского берегов.

Таким образом, пространство приобретает геоэкономическое содержание тогда, когда такие субъекты, как ТНК, мировые города, начинают им управлять. Прямые инвестиции, кооперационные связи, информационные потоки и общая транспортная инфраструктура, а также агломерационный эффект позволили так распорядиться пространством, что оно получило геоэкономическое содержание. П. Диккен обращает внимание на то, что «в глобализованном мире все виды экономической активности географически локализованы. Каждый компонент в производственной цепочке, каждая фирма, каждая экономическая деятельность «заземлена» (grounded) в определенных локациях» (цит. по: [23]).

Напомним, что в соответствии с классификацией Питера Тейлора (2012 г.) Санкт-Петербург уже вошел в группу «гамма плюс», что обеспечивает ему 126-е место в мире и 5-е место на постсоветском пространстве среди ведущих мировых городов с особым статусом — универсальных глобальных центров управления [24].

С потерей прибалтийских портов перед Россией встала приоритетная задача — развитие портовых сооружений и инфраструктуры на побережье Финского залива с целью минимизации транзитных платежей. Масштабное строительство новых портов в этом приморском регионе и реконструкция порта Санкт-Петербурга позволили России вновь «вернуть Балтийское море» и нарастить экспортные возможности. Санкт-Петербург выходит на уровень европейских портов с грузооборотом в 60 млн тонн (2011 г.), а порты Финского залива — на уровень 120 млн тонн. Строительство кольцевой дороги и дороги по комплексу защитных сооружений дают дополнительный импульс развитию морской функции Санкт-Петербургской агломерации.

Еще один важный геоэкономический фактор развития Санкт-Петербургской агломерации — развитие инфраструктуры международных интермодальных коридоров, в частности Критского транспортного коридора №9, проходящего по маршруту Хельсинки — Санкт-Петербург — Псков — Витебск — Киев — Кишинев — Бухарест — Пловдив.



Важным событием стал запуск высокоскоростного поезда «Аллегро» между Санкт-Петербургом и Хельсинки.

Следует отметить и особый статус Санкт-Петербурга. Это административный и экономический центр макрорегиона, который, являясь «городом-миллионером» и крупнейшим на Северо-Западе потребительским рынком, входит в систему международных транспортных регионов и имеет также на своей территории международный морской порт. Наличие порта, международного аэропорта, включенность в систему водного транспорта в бассейне Балтийского моря, несмотря на отсутствие непосредственной сухопутной границы со странами ЕС, позволяет отнести Санкт-Петербург в приграничным регионам. В пределах СЗФО только два субъекта Федерации характеризуются отсутствием внутренних диспропорций и сходством пространственного и геоэкономического масштаба. Это Санкт-Петербург и Калининградская область — особый, весьма своеобразный регион со сложной исторической судьбой, место и роль которого в системе регионов Балтийского моря заметно изменились, особенно в 1991—2000-е гг. (подробнее см. в работе [25]).

Санкт-Петербург — ключевой, но не единственный фокус новой системы геоэкономических центров и коридоров. Из четырех международных транспортных коридоров, проходящих по территории России, три идут по территории Северо-Западного федерального округа («Север — Юг», «Запад — Восток» («Трансиб»), «Северный морской путь», а также панъевропейские транспортные коридоры № 1 и 9). В состав международных транспортных коридоров включены основные федеральные автодороги «Скандинавия», «Россия», «Кола», «Холмогоры», «Вятка», Калининград — Черняховск — Нестеров и некоторые другие.

Транспортные коридоры — это своеобразные коммуникационные каналы, связывающие элементы для экономических пространств различных регионов, придающие импульсы экономического развития населенным пунктам и территориям, входящим в зону влияния таких маршрутов. При этом наибольшую роль для изменения свойств экономического пространства играют автодороги. Ярким примером является строительство кольцевой автодороги вокруг Санкт-Петербурга. Завершение строительства не только вызвало перераспределение грузовых и пассажирских маршрутов, но и оказало влияние на рост стоимости земли и жилой недвижимости в отдельных районах, изменило привлекательность территорий с точки зрения ведения бизнеса, а также набор наиболее актуальных видов экономической деятельности. Если речь идет об удаленных периферийных территориях, то улучшение транспортного сообщения дает возможность производителям товаров расширить географию сбыта товаров. Стимулы к развитию получает сектор малого бизнеса, связанный с обслуживанием транспортного (возможно, транзитного) потока (АЗС, автосервис, общественное питание, оптовая торговля и т.д.). С повышением транспортной доступности увеличивается и поток туристов, растет степень аттрактивности туристических объектов, также положительно влияя, соответственно, на сектор малого бизнеса.

Вследствие интенсификации приграничных связей совершенствуются транспортная инфраструктура, пассажирское сообщение, активизируется деятельность сетевых структур поддержки бизнеса, что приводит к «сжиманию» социально-экономического пространства. В результате межрегиональное сотрудничество становится менее затратным по временным издержкам, а за счет накопленного опыта, деятельности сетевых структур, знаний о рынке и особенностях ведения бизнеса в соседнем регионе происходит снижение рисков выхода на рынок сопредельной страны. Формы приграничного сотрудничества эволюционируют, идет процесс постепенной интенсификации взаимодействия экономик и диверсификация форм этого взаимодействия. В свою очередь, это способствует более тесной кооперации, обмену знаниями, трудовой миграции, росту числа совместных предприятий и проектов, а также инвестиционной активности в целом. Все эти процессы наблюдаются в приграничных субъектах макрорегиона Северо-Запад.

Как уже обосновывалось выше, участие региона в решении мирохозяйственных проблем дает импульс экономическому развитию, повышает связность экономического пространства. Благодаря включению в систему международных транспортных регионов территория становится инвестиционно более привлекательной, там создаются предпосылки для реализации экономического потенциала, улучшается качество жизни. Мирохозяйственные отношения снижают степень периферийности региона в мировом и национальном масштабе (подробнее об этом см. в работе [26]). При этом следует говорить не просто о внешнеторговой деятельности, которая может заключаться лишь в экспорте сырья, без значительного мультипликативного эффекта для развития территории, а о комплексном системном взаимодействии, затрагивающем различные отрасли, стимулирующем появление новых товаров и услуг, повышающем качество жизни населения.

Мы отобрали параметры, которые, на наш взгляд, максимально отражают включенность регионов в систему мирохозяйственных связей:

*Включенность в систему международных автомагистралей* — одна из важнейших характеристик, создающих предпосылки для снижения степени периферийности региона. Как уже говорилось выше, в масштабе макрорегиона Северо-Запад особый интерес представляют международные транспортные маршруты, а конкретно входящие в их состав автомобильные магистрали. Именно автодороги играют системообразующую, связующую роль, оказывая влияние на рост экономической и инвестиционной активности, повышают эффективность деятельности хозяйствующих субъектов, объединяя разрозненные территории, создавая условия для интеграции. Закономерно, что Санкт-Петербург и Ленинградская область включены в четыре маршрута автомагистралей европейского значения.

*Способность перерабатывать экспортные и импортные потоки, обеспечивая их транспортировку* — наличие специализированных объектов, которые могут быть представлены железнодорожной, портовой

инфраструктурой, трубопроводным транспортом, аэропортами и т. д. По влиянию на развитие территории порт считается самым перспективным объектом, способным стать системообразующим для развития конкретной территории, так как его деятельность связана с многими сопутствующими производствами и услугами. С точки зрения специализации порта наибольший интерес вызывают контейнерные перевозки. Санкт-Петербург можно назвать монополистом Северо-Запада по контейнерным перевозкам. Большой порт Санкт-Петербурга обрабатывает более 90 % всех контейнерных грузов по Северо-Западу, что вполне закономерно, учитывая его географическое положение, развитую инфраструктуру, а также тот факт, что для многих импортных грузов он является точкой назначения как экономический центр Северо-Запада. Калининградская область также развивает данное направление, которое, возможно, получит новый импульс развития благодаря выходу на плановые показатели порта Усть-Луга. Одно из наиболее перспективных направлений деятельности порта — это паромная переправа Усть-Луга — Калининград, способная перевозить подвижные железнодорожные составы.

Приграничное положение, как уже говорилось выше, в современных условиях предопределяет включенность региона в систему мирохозяйственных связей. Однако косвенным показателем интеграции, связности пространств соседствующих регионов можно считать время, потраченное на транспортировку от одного регионального центра до другого наземным общественным транспортом. Если экономическая интеграция приносит выгоду обоим партнерам, они прикладывают усилия для создания транспортной инфраструктуры, сокращающей время на транспортировку. Яркие примеры — скоростные железнодорожные маршруты Москва — Санкт-Петербург, Санкт-Петербург — Хельсинки. Такие проекты повышают связность пространств и, как следствие, интенсивность экономических и социальных контактов между соседствующими регионами.

Таким образом, геоэкономическое пространство региона испытывает на себе влияние внутренних и внешних факторов, с очевидным нарастанием воздействия вторых, что преобразует его, изменяя его свойства. Геоэкономическое положение региона предопределяет свойства его геоэкономического пространства. Так, приграничное положение регионов, близость к более развитому блоку стран создают условия для включения регионов в систему мирохозяйственных связей и снижают свойство периферийности пространства. Свойство периферийности может также изменяться под воздействием других факторов, однако воздействие фактора геоэкономического положения является бесспорным. При благоприятном геоэкономическом положении, а также при реализации потенциала саморазвития территория будет экономически привлекательной, что стимулирует ее включение в сеть «коммуникационных коридоров» и избавляет либо значительно снижает степень проявления свойства периферий-

ности. И наоборот, удаленность от транспортных коридоров, отсутствие потенциала саморазвития, отрезанность от сети коммуникационных коридоров значительно усиливают свойство периферийности, что негативно отражается на экономическом развитии территории и социальной ситуации. Об этом аргументированно пишет Н. М. Межевич [27]. Он указывает на эффект коммуникационного сжатия, который приводит к централизации. Сжатие же экономического пространства становится причиной поляризации (цит. по: [28]).

Согласно концепции Дж. Фридмана, факт неравномерного экономического роста и процессы поляризации пространства вызывают неизбежные диспропорции регионального развития, выделяя центры и периферию. Выше говорилось о том, что на современном этапе для Северо-Запада характерны процессы централизации экономической деятельности. В работах [26; 28; 29] мы отмечаем, что в СЗФО наблюдается процесс централизации, выражающийся в неуклонном возрастании влияния Санкт-Петербурга на структуру экономического пространства. Город оказывает сильнейшее интеграционное воздействие на Ленинградскую область через агломерационный эффект и субурбанизацию. Большую роль в этом играют и международные транспортные коридоры.

Итак, геоэкономическое положение отражает отношение любого географического, экономического или другого объекта к объектам, лежащим вне его. Вот для чего крайне важно знать изменение экономического расстояния от определенных объектов до государственных границ, морских портов, таможенных переходов, крупнейших городов, рынков и т. д.

Вместе с тем особый приморский и приграничный характер геоэкономического положения рассматриваемого региона усиливает «унаследованные» и приобретенные эффекты очаговой индустриализации и поляризации всего пространства Северо-Западного макрорегиона России, что обеспечивает дополнительные предпосылки для инверсии его экономического пространства.

*Работа выполнена при поддержке Российского фонда фундаментальных исследований (проект № 14-06-311-6).*

#### **Список литературы**

1. Артоболевский С. С., Бакланов П. Я., Трейвиш А. И. Пространство и развитие России: полимасштабный анализ // Вестник Российской академии наук. 2009. Т. 79, №2. С. 101—112.
2. Smith A. Imagining geographies of the 'new Europe': geo-economic power and the new European architecture of integration // Political Geography. 2002. Vol. 21.
3. Экономическая и социальная география в СССР: история и современное развитие / сост. Т. Е. Губанова. 2-е изд., перераб. М., 1987.

4. *Памяти И. М. Маергойза* / сост. П. М. Полян, А. И. Трейвиш. М., 2012.
5. *Покишишевский В. В.* Некоторые вопросы экономико-географического положения Ленинграда // Вопросы географии. 1956. №38. С. 105—130.
6. *Латто Г. М.* География городов. М., 1997.
7. *Артоболевский С. С.* Точка зрения: Российская региональная политика: модернизация или деформация пространства // Современные производительные силы. М., 2012.
8. *Cowen D., Smith N.* After Geopolitics? From the Geopolitical Social to Geoeconomics // Antipode. 2009. Vol. 41, № 1.
9. *Лачининский С. С.* Некоторые вопросы реализации энергетической политики России в Балтийском регионе: геоэкономический подход // Балтийский регион. 2013. №2 (16). С. 17—29. doi: 10.5922/2079-8555-2013-2-2.
10. *Колосов В. А.* Политическая география: проблемы и методы / отв. ред. С. Б. Лавров. Л., 1988.
11. *Доклад о мировом развитии.* Новый взгляд на экономическую географию. М., 2009.
12. *Kaufman H.* Geo-economics injects new uncertainties into troubled markets. Council on Foreign Relations, May. URL: <http://www.cfr.org/publication.html?id=7039> (дата обращения: 05.10.2008).
13. *Жан К., Савона П.* Предисловие к русскому изданию сборника «Геоэкономика». URL: [http://www.archipelag.ru/geoeconomics/osnovi/geoeconomics/preface\\_rus/](http://www.archipelag.ru/geoeconomics/osnovi/geoeconomics/preface_rus/) (дата обращения: 27.01.2014).
14. *Гладкий Ю. Н.* Россия в лабиринтах географической судьбы. СПб., 2006.
15. *Замятин Д. Н.* Гуманитарная география: Пространство и язык географических образов. СПб., 2003.
16. *Лачининский С. С.* Опыт типологии геоэкономических рисков // География и природные ресурсы. 2013. №2. С. 15—22.
17. *Lachininskii S. S.* Experience on the typology of geoeconomic risks // Geography and Natural Resources. 2013. Vol. 34, iss. 2. P. 111—117.
18. *Лачининский С. С.* Эволюция экономического пространства России в XXI веке: геоэкономический подход // Социально-экономическая география. Вестник Ассоциации российских географов-обществоведов. 2012. №1. С. 258—268. URL: // <http://www.vestnik-argo.sfedu.ru/sites/default/files/23.Лачининский.pdf> (дата обращения: 24.12.2013).
19. *Кузнецова О. А.* Пирамида факторов социально-экономического развития регионов // Вопросы экономики. 2013. №2. С. 121—131.
20. *Федоров Г. М.* Перспективы сетевого сотрудничества России и стран ЕС в инновационной сфере на Балтике // Балтийский регион. 2013. №1 (15). С. 7—26. 10.5922/2079-8555-2013-1-1.
21. *Кивикари У.* Расширение Европейского союза и Россия — ситуация взаимной выгоды // Обзор экономики России. 2000. № 4. С. 25—31
22. *Кивикари У.* Треугольник роста в качестве примера применения политики Северного измерения в регионе Балтийского моря : доклад о политике / Российско-европейский центр по экономической политике. СПб., 2001.
23. *Зверев Ю. М.* Экономическая глобализация, интернационализация производства и формирование международных производственных сетей // Вестник Российского государственного университета им. И. Канта. 2009. Вып. 1. С. 23—27.
24. *The World According to GaWC 2012.* URL: // <http://www.lboro.ac.uk/gawc/world2012.t.html> (дата обращения: 27.01.2014).

25. Федоров Г. М., Зверев Ю. М., Корнеев В. С. Россия на Балтике: 1990—2012 годы. Калининград, 2013.

26. Кузнецов С. В., Межевич Н. М. Экономическое пространство. Теория и практика. СПб., 2012.

27. Межевич Н. М., Черняк С. В. Развитие транспортной инфраструктуры — механизм реконструкции экономического пространства на примере Северо-Запада: национальные и международные акценты // Экономика и предпринимательство. 2013. № 7 (36). С. 183—187.

28. *Пространственное развитие экономики макрорегиона (на примере Северо-Западного федерального округа) : монография / под ред. С. В. Кузнецова.* СПб., 2013.

29. Кузнецов С. В., Ротенберг Р. Б. Факторы пространственного развития макрорегиона Северо-Запад // Экономика. Налоги. Право. 2012. № 2.

### Об авторах

*Сергей Валентинович Кузнецов*, доктор экономических наук, профессор, директор, Институт проблем региональной экономики РАН, Санкт-Петербург, Россия.

E-mail: s.kuznetsov09@yandex.ru

*Станислав Сергеевич Лачининский*, докторант кафедры экономической и социальной географии, кандидат географических наук, доцент кафедры экономической и социальной географии, Санкт-Петербургский государственный университет, Россия.

E-mail: lachininsky@gmail.com



## MODERN UNDERSTANDING OF 'GEOECONOMIC POSITION' AND THE SAINT PETERSBURG AGGLOMERATION

S. Kuznetsov\*

S. Lachininsky\*\*

\* *Institute of Regional Economy, Russian Academy of Sciences  
38 Serpukhovskaya St., Saint Petersburg 190013, Russia*

\*\* *Saint Petersburg State University  
7—9 Universitetskaya nab., Saint Petersburg 199034, Russia*

Received on December 17, 2013

*This article presents a modern interpretation of the concept of 'geoeconomic situation' as applied to one of the most important centers of the Baltic region — the St. Petersburg agglomeration. The coastal location of the agglomeration and close connections with the Leningrad region make it possi-*

ble to consider the Saint Petersburg coastal region (Baltic Area) as a whole. The article sets out not only to verify, confirm, and explain the features of the geoeconomic position of the coastal region, but also to describe the contiguous geoeconomic space. The position of the St. Petersburg coastal region is of crucial importance for ensuring a steady growth of regional economy, the propagation of industrialization impulses, and modernization in the heart of Russian Northwestern macroregion. At the same time, the specific features of the region's geoeconomic position magnify the 'inherited' and acquired effects of focal industrialization and space polarization, which creates additional prerequisites for the inversion of the Russian economic space — 'Russia of the physical space' and 'the economic space of Russia'. The study uses traditional methodology of economic geography (the territorial, cluster, and spatial approaches) and the geoeconomic approach developed by the authors. The article also addresses recent findings in regional economy and spatial studies. It is aimed at the development of the geoeconomic paradigm in the framework of social geography and that of spatial science. An analysis of the geoeconomic position and the developing spatial relations can be of interest for researchers of geographic clusters, agglomerations, and such cross-border forms of cooperation, as growth triangles, for example.

*Key words:* spatial development, geoeconomic situation, polarization of economic space, St. Petersburg coastal region, coastal location, inversion

*The Research is conducted with support of a grant of The Russian Foundation for Basic Research (project № 14-06-311-6).*

## References

1. Artobolevsky, S. S., Baklanov, P. Y. Treyvish, A.I. 2009, Prostranstvo i razvitie Rossii: polimasshtabnyj analiz [Space and Development in Russia: Analysis polimasshtabny], *Vestnik Rossijskoj akademii nauk* [Bulletin of the Russian Academy of Sciences], Vol. 79, no. 2, p. 101—112.
2. Smith, A. 2002, Imagining geographies of the 'new Europe': geo-economic power and the new European architecture of integration, *Political Geography*, Vol. 21.
3. Gubanova, T.E. (comp.), 1987, *Jekonomicheskaja i social'naja geografija v SSSR: Istorija i sovremennoe razvitie* [Economic and social geography of the USSR: History and current development], Moscow.
4. Polyan, P.M., Treyvish A.I. (comp.), 2012, *Pamjati I. M. Maergojza* [Memory I.M. Maergoiz], Moscow.
5. Pokshishevsky, V. V. 1956, Nekotorye voprosy jekonomiko-geograficheskogo polozenija Leningrada [The Some questions of an economical geographical position of Leningrad], *Voprosy geografii* [Questions of geography], no. 38, p. 105—130.
6. Lappo, G. M. 1997, *Geografija gorodov* [The Geografiya of the cities], Moscow.
7. Artobolevsky, S. S. 2012, Tochka zrenija: Rossijskaja regional'naja politika: modernizacija ili deformacija prostranstva [The Point of view: Russian regional policy: modernization or space deformation], *Sovremennye proizvoditel'nye sily* [Modern productive forces], p. 82.
8. Cowen, D., Smith, N. 2009, After Geopolitics? From the Geopolitical Social to Geoeconomics, *Antipode*, Vol. 41, no. 1, p. 33.

9. Lachininsky, S. S. 2013, Russia's energy policy in the Baltic region: a geoeconomic approach, *Baltic region*, no. 2, p. 12—21. doi: 10.5922/2079-8555-2013-2-2.
10. Kolosov, V. A. 1988, *Politicheskaja geografija: problemy i metody* [The Political geography: problems and methods], Leningrad.
11. *Doklad o mirovom razvitii. Novyj vzgljad na jekonomicheskiju geografiju* [World Development Report. Reshaping Economic Geography], 2009, Moscow.
12. Kaufman, H. 2004, Geo-economics injects new uncertainties into troubled markets, *Council on Foreign Relations*, May 20, available at: <http://www.cfr.org/publication.html?id=7039> (accessed 05.10.2008).
13. Jean, K., Savona, P. *Predislovie k russkomu izdaniju sbornika «Geojekonomika»* [Preface to the Russian edition of the book «Geoeconomic»], 1997, available at: [http://www.archipelag.ru/geoeconomics/osnovi/geoeconomics/preface\\_rus/](http://www.archipelag.ru/geoeconomics/osnovi/geoeconomics/preface_rus/) (accessed 27.01.2014).
14. Gladkiy, Yu. N. 2006, *Rossija v labirintah geograficheskoy sud'by* [Russia in the maze of geographical fate], Saint Petersburg, 531 p.
15. Zamyatin, D. N. 2003, *Gumanitarnaja geografija: Prostranstvo i jazyk geograficheskikh obrazov* [Humanitarian geography: Space and language of geographical images], Saint Petersburg, 296 p.
16. Lachininsky, S. S. 2013, Opyt tipologii geojekonomicheskikh riskov [Experience of typology of geoeconomic risks], *Geografija i prirodnye resursy* [Geography and natural resources], no. 2, p. 15—22.
17. Lachininsky, S. S. Experience on the typology of geoeconomic risks, *Geography and Natural Resources*, 2013, Vol. 34, iss. 2, p. 111—117.
18. Lachininskii, S. S. 2012, Jevoljucija jekonomicheskogo prostranstva Rossii v XXI veke: geojekonomicheskij podhod [Evolution of economic space of Russia in the XXI century: geoeconomic approach], *Social'no-jekonomicheskaja geografija. Vestnik Associacii rossijskikh geografov-obshhestvovedov* [Social and economic geography. Messenger of Association of the Russian geographers-social scientists], no. 1, p. 258—268, available at: <http://www.vestnik-argo.sfedu.ru/sites/default/files/23.Лачининский.pdf> (accessed 24.12.2013).
19. Kuznetsova, O. A. 2013, Piramida faktorov social'no-jekonomicheskogo razvitija regionov [Piramida of factors of social and economic development of regions], *Voprosy ekonomiki* [Questions of economy], no. 2, p. 121—131.
20. Fedorov, G. M. 2013, Innovations in the Baltic Sea Region and Network Cooperation between Russia and the EU, *Baltic region*, no. 1 (15), p. 4—18. doi: 10.5922/2079-8555-2013-1-1.
21. Kivikari, U. 2000, Rasshirenie Evropejskogo Sojuza i Rossija — situacija vzaimnoj vygody [Expansion of the European Union and Russia — a situation of mutual benefit], *Obzor jekonomiki Rossii pReview of economy of Russia*, no. 4, p. 25—31.
22. Kivikari, U. 2001, *Treugol'nik rosta v kachestve primera primenenija politiki Severnogo izmerenija v regione Baltijskogo morja: Doklad o politike* [Growth Triangle as an example of the Northern Dimension policy in the Baltic Sea Region: Report on Policy], Saint Petersburg, Rossijsko-evropejskij centr po jekonomicheskoi politike [Russian-European center for economic policy].
23. Zverev, Yu. M. 2009, Jekonomicheskaja globalizacija, internacionalizacija proizvodstva i formirovanie mezhdunarodnyh proizvodstvennyh setej [Economic globalization, production internationalization, creation of international production networks], *Vestnik Rossijskogo gosudarstvennogo universiteta im. I. Kanta* [Vestnik Immanuel Kant State University of Russia], no. 1, p. 23—27.



24. *The World According to GaWC 2012*, 2012, available at: <http://www.lboro.ac.uk/gawc/world2012.t.html> (accessed 27.01.2014).

25. Fedorov, G. M., Zverev, Yu. M., Korneevets, V. S. 2013, *Rossija na Baltike: 1990—2012 gody* [Russia on Baltic: 1990—2012], Kaliningrad, Immanuel Kant Baltic Federal University Press, 252 p.

26. Kuznetsov, S. V., Mezhevich, N. M. 2012, *Jekonomicheskoe prostranstvo. Teorija i praktika* [The Economic Space. Theory and practice], Saint Petersburg, 142 p.

27. Mezhevich, N. M., Chernyak, S. V. 2013, Razvitie transportnoj infrastruktury — mehanizm rekonstrukcii jekonomicheskogo prostranstva na primere Severo-Zapada: nacional'nye i mezhdunarodnye akcenty [Development of transport infrastructure — the mechanism of reconstruction of economic space on the example of the Northwest: national and international accents], *Jekonomika i predprinimatel'stvo* [Economy and business], no. 7 (36), p. 183—187.

28. Kuznetsov, S. V. (ed.), 2013, *Prostranstvennoe razvitie jekonomiki makroregiona (na primere Severo-Zapadnogo federal'nogo okruga)* [Spatial development of economy of the macroregion (on the example of the Northwest federal district)], Saint Petersburg, 334 p.

29. Kuznetsov, S. V., Rotenberg, R. B. 2012, Faktory prostranstvennogo razvitiya makroregiona Severo-Zapad [Factors of spatial development of the macroregion Northwest], *Jekonomika. Nalogi. Pravo* [Economy. Taxes. Right], no. 2.

#### About the authors

*Prof. Sergey Kuznetsov*, Director of Institute of Regional Economy of the Russian Academy of Sciences (St. Petersburg).

E-mail: [s.kuznetsov09@yandex.ru](mailto:s.kuznetsov09@yandex.ru)

*Dr Stanislav Lachninsky*, Associate Professor, Department of Economic and Social Geography, St.-Petersburg State University.

E-mail: [lachninsky@gmail.com](mailto:lachninsky@gmail.com)

УДК 330.341 (480.3)

**ОСНОВНЫЕ  
ТЕНДЕНЦИИ  
И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ  
АЛАНДСКИХ ОСТРОВОВ**

**В. Л. Мартынов\***

**И. Е. Сазонова\***



*Рассматриваются определяющие условия и факторы развития Аландских островов, описываются основные международно-правовые акты, регламентирующие современный статус данных территорий; выявляются тенденции изменения объема и структуры экономической деятельности; анализируются процессы изменения численности населения по регионам и коммуна, особенности миграционного обмена населения; характеризуются правовые основы социально-экономического развития этого региона Финляндии. Утверждается, что главным фактором, определяющим современное благополучие островов, является не их политический статус или институциональные особенности, а экономико-географическое положение, «эффект концентрации» и приток населения извне. Указывается, что имеющиеся даже в пределах столь небольшой территории значительные региональные различия свидетельствуют о том, что пространственная структура общества формируется в первую очередь под воздействием естественных тенденций, преодолеть которые вряд ли возможно.*

**Ключевые слова:** Аландские острова, условия и факторы развития, изменение численности населения, региональные особенности, экономико-географическое положение

Аландские острова — небольшой архипелаг в северной части Балтийского моря, закрывающий вход в Ботнический залив и контролирующий выход из Финского залива. Юридический статус островов в настоящее время трудно определить однозначно. С уверенностью можно сказать лишь то, что данные территории принадлежат Финляндии и управляются ею на

---

\* Российский государственный педагогический университет им. А. И. Герцена.  
191186, Россия, Санкт-Петербург, набережная реки Мойки, 48.

Поступила в редакцию 12.12.2013 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2014-1-8

© Мартынов В.Л., Сазонова И.Е., 2014

особых условиях. Это регулируется «Актом автономии» 1921 г. с изменениями 1951, 1991 и 2004 гг. [1], на основе которого Аланды определяют себя как автономную провинцию Финляндии. Но Финляндия считает Аландские острова полуавтономной провинцией [2].

Проблемы развития этой провинции неоднократно рассматривались в различных публикациях — как зарубежных, так и отечественных. К числу последних по времени публикаций относятся статьи Ю. С. Дерябина «Особая автономия потомков викингов» [3], Е. Г. Ефимовой «Особенности развития бизнеса на островных периферийных территориях Западной Европы» [4], Е. Г. Ефимовой и Н. П. Кузнецовой «Ультрамалые островные периферийные регионы в историко-экономическом контексте» [5]. Но в подавляющем большинстве работ по Аландским островам исследуется «организационная» основа их пребывания в составе Финляндии — взаимодействие аландских и общефинляндских органов власти, особенности аландской политической и экономической жизни, структура органов управления Аландских островов.

Немалое количество работ по Аландам есть в англоязычной литературе, но они либо сильно устарели [6], либо рассматривают Аландские острова вместе с другими территориями [7; 8]. Есть также публикации, в которых подробно характеризуются те или иные экономические особенности островов, например льготный режим налогообложения на их территории [9], либо подробно анализируются те или иные районы Аландов, например коммуна Чокар [10].

Авторы публикаций чаще всего приходят к выводам о том, что своим нынешним процветанием Аланды обязаны специфическому статусу, большему значению местных органов власти по сравнению с общефинляндскими и формированию некоего «своего» типа ведения бизнеса. В некоторых работах, рассчитанных на широкий круг читателей, вообще говорится об «уникальной экономической модели» Аландских островов (см., например, [11]).

Может сложиться впечатление, что современная благоприятная ситуация на Аландах обусловлена только или главным образом особенностями правовой системы, и если бы она была иной, то и экономика развивалась бы по-другому. Но при этом совершенно упускаются из виду пространственные факторы развития — как экзогенные, т. е. воздействие на процессы экономического и социального развития той или иной территории событий, происходящих в «большом мире», так и эндогенные, формирующиеся в пределах самих островов. Попытаемся разобраться, какие же именно факторы определяли и определяют развитие Аланд.

## Юридический статус

Экономика островов на протяжении многих столетий, по крайней мере с начала XVIII до середины XX в., находилась в подчиненном по отношению к политике положении. Политических и военных событий

в жизни островов было много: завоевание англо-французскими войсками русской крепости Бомарзунд в ходе Крымской (Восточной) войны, единственная в XX в. военная экспедиция Швеции (оккупация островов шведской армией в 1918—1919 гг.), «аландский кризис» 1918—1921 гг., едва не закончившийся финляндско-шведской войной. Лига Наций 24 июня 1921 г. признала Аландские острова территорией Финляндии с особым статусом, в подтверждение чего в октябре 1921 г. рядом государств была подписана Аландская конвенция, в которой признавался суверенитет Финляндии над островами, определялся их автономный и демилитаризованный статус. Границы демилитаризованной зоны, включающей в свой состав острова и трехмильную зону от их побережья, за исключением границы Финляндии и Швеции, где граница демилитаризованной зоны совпадает с государственной, в декабре 2012 г. были повторно подтверждены с применением современных навигационных систем [12].

Одним из проявлений повышенного внимания к островам со стороны «больших» европейских держав стало учреждение советского, (сейчас российского) консульства в Мариехамне, что было одним из пунктов Московского договора 1940 г., завершившего советско-финляндскую («зимнюю») войну 1939—1940 гг. Узнать консульство России в аландской столице легко — это единственное здание Мариехамна и вообще Аландских островов, обнесенное забором.

Но последнее упоминание островов в общеевропейских политических документах приходится на 1947 г. — ст. 5 Парижского мирного договора между Объединенными Нациями и Финляндией подтвердила их статус в качестве демилитаризованной территории. Можно считать, что с этого времени влияние большой европейской политики на развитие Аландских островов сходит на нет. В 1990-е гг. при вступлении Финляндии в ЕЭС формальное присоединение Аланд к «единой Европе» произошло лишь при условии фактического признания Аландской конвенции и Акта автономии со стороны Сообщества, но это было уже попыткой Аландских островов влиять на европейскую политику, имевшей значение только для самих этих островов.

### Природа и экономика

Аланды — это маленькие гранитные острова, где практически нет никакой промышленности; сельскохозяйственные угодья занимают очень небольшую часть территории, транспорт — в основном морской, а природные ресурсы — главным образом рыба, запасы которой уже к середине XX в. в результате столетий лова были почти полностью исчерпаны. Однако сейчас Аландские острова являются одной из самых благополучных частей Финляндии, которая и сама далеко не бедствует (табл. 1).

Таблица 1

**Валовый внутренний продукт на душу населения  
в текущих ценах, тыс. евро**

Территория	1995	2000	2010
Аландские острова	21 300	30 100	35 400
Финляндия	16 500	22 300	28 000

*Источник:* [13].

По показателю ВВП на душу населения Аландские острова занимают второе место среди регионов Финляндии после столичного региона Уусимаа [14]. Структура экономики островов за последние десятилетия испытала некоторые изменения (табл. 2).

Таблица 2

**Объем деятельности ведущих отраслей экономики Аландских островов  
и их доля в структуре валового внутреннего продукта,  
1997—2010 гг., в текущих ценах**

Год	Транспорт и связь		Банковская деятельность		Торговля, отели и рестораны		Государственное управление		Всего	
	млн евро	%	млн евро	%	млн евро	%	млн евро	%	млн евро	%
1997	317	41,3	103	13,4	50	6,5	122	15,9	767	100
2010	316	26,5	221	18,5	101	8,5	229	19,2	1192	100

*Источники:* [15; 16].

Главные из этих изменений — существенное сокращение объемов деятельности в области транспорта и связи, составлявшей и составляющей основу аландской экономики, при одновременном росте значения банковской деятельности, торговли, отелей и ресторанов, а также государственного управления. Однако эти три отрасли по-прежнему формируют большую часть ВВП островов.

Исходя из природных и экономических условий Аландские острова делятся на три главные части: Мариехамн, единственный и главный город островов; Главный Аланд, самый крупный островов (к нему причисляются также острова, имеющие с Главным Аландом сухопутную связь, т. е. соединенные мостами); Внешние Аланды — сотни островов разного размера, из которых обитаемы только десятки. Главный Аланд с Мариехамном занимает западную часть архипелага, обращенную в сторону Швеции, Внешние Аланды — восточную часть, переходящую в архипелаг Турку и обращенную в сторону континентальной Финляндии (рис.).

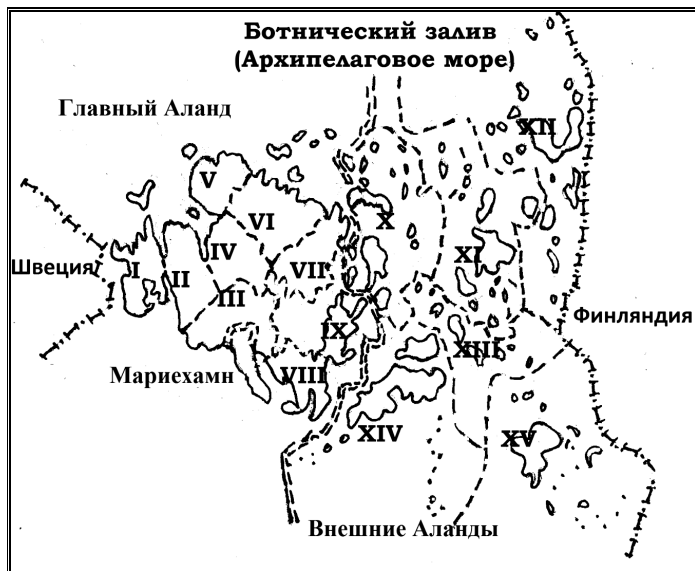


Рис. Регионы и коммуны Аландских островов. Цифрами обозначены коммуны: I — Эккери; II — Хаммарланд; III — Йомала; IV — Финстрём; V — Гета; VI — Салтвик; VII — Сунд; VIII — Лемланд; IX — Лумпарланд; X — Вярдэ; XI — Кумлинге; XII — Бряндэ; XIII — Соттунга; XIV — Фёглэ; XV — Чокар

### Геодемография

Наиболее простой и очевидный показатель развития — численность населения. Территории, привлекающие население, как правило, имеют более высокий уровень и темпы развития, чем те, где население уменьшается. Это безусловно верно для развитой части мира, к которой относятся и Аландские острова (табл. 3).

Прежде всего обращают на себя внимание тенденции изменения численности населения Аландских островов в целом. С 1910 по 1970 г. она менялась слабо, с колебаниями по периодам, но в целом с тенденцией к сокращению. Минимальной численность населения островов была в 1930 г., дальше прослеживается мизерный рост, сменяющийся столь же небольшим падением. Но в 1970 г. численность населения островов была все же меньше, чем в 1910-м. Это связано с резким сокращением объемов прежних направлений деятельности, в частности рыболовства, и поиском новых, которые начали формироваться уже в 1950-е гг., но до конца 1960-х — начала 1970-х их воздействие на развитие островов оставалось небольшим. Это в первую очередь транспорт. С конца 1950-х гг. между Финляндией и Швецией начинают курсировать пассажирские суда — паромы. Одним из главных портов паромных линий становится Мариехамн. Более того, одна из ведущих паромных компаний «Викинг-Лайн» (получила название по имени первого парохода компании — «Викинг») именно в Мариехамне, узлом в пункте ее коммуникаций, учреждает свою штаб-квартиру, которая находится там и по сей день.

**Численность населения Аландских островов в XX — начале XXI в.  
по регионам и коммунам, чел.**

Регион, коммуна	1910	1940	1970	1990	2000	2012
<i>Мариехамн</i>	1 015	2 617	8 546	10 263	10 488	11 346
<i>Главный Аланд</i>	15 575	14333	9757	12 312	13 349	15 418
Гета	969	756	471	478	478	495
Йомала	2 418	2 735	2 051	3 025	3 328	4 355
Лемланд	1 615	1 459	691	1 269	1 585	1 883
Лумпарланд	564	482	312	322	377	392
Салтвик	2 595	2 232	1 469	1 634	1 679	1 823
Сунд	1 521	1 441	949	948	1 013	1 035
Финстрём	2 105	2 014	1 678	2 206	2 299	2 531
Хаммарланд	1 669	1 488	1 024	1 233	1 351	1 522
Эккери	1 082	1 028	690	811	830	960
<i>Внешние Аланды</i>	4 886	4111	2262	1950	1943	1915
Брондё	1 147	984	612	529	514	476
Вярдё	1037	698	422	386	409	422
Кумлинге	917	833	523	465	405	338
Соттунга	366	339	175	133	129	101
Фёглё	1 457	1 349	684	606	595	578
Чокар	879	741	369	296	296	338
<i>Аландские острова</i>	21 356	21 196	20 666	24 604	25 776	28 595

*Источники:* [17; 18].

Формирование транспортного комплекса на островах приводит в 1970-е гг. к кардинальному улучшению экономической ситуации, что, в свою очередь, обуславливает рост численности населения, продолжающийся до настоящего времени. В 1980-е гг. второй ведущей отраслью специализации островов становится банковское дело: банки всегда легко находят себе «пристанище» в узловых пунктах транспортных коммуникаций. В 1990-е гг. значение третьей отрасли специализации островов приобретает туризм.

Основным условием развития туризма выступает транспортная доступность, для облегчения которой даже устанавливается воздушное сообщение между Мариехамном, Хельсинки и Стокгольмом. Монополистом по обслуживанию воздушных связей островов была местная авиакомпания *Air Åland*.

Можно утверждать, что с 70-х гг. XX в. начинается реальное вхождение Аландских островов вместе с Финляндией и Швецией в систему общеевропейской экономической интеграции, формальное закрепление которого произошло в 1990-е гг. со вступлением этих стран в Европейский союз.

Интеграция островов в систему коммуникаций «единой Европы» приводит к резкому улучшению социально-экономической ситуации и, соответственно, росту количества жителей на Аландских островах: если за 1910—1970 гг. оно сократилось на 3,2%, то за 1970—2012 гг. — выросло на 37,7%.

Несмотря на то что население островов с 1970-х гг. увеличивалось очень быстро, численность коренных аландцев, защита прав которых, в том числе имущественных, является основным предметом «Акта автономии» и Аландской конвенции, меняется крайне незначительно. Более того, их доля в населении островов постоянно и устойчиво сокращается (табл. 4).

Таблица 4

**Численность и доля населения Аландских островов по месту рождения**

Год	Аландские острова		Финляндия		Другие страны	
	Численность, чел.	Доля, %	Численность, чел.	Доля, %	Численность, чел.	Доля, %
1940	18 381	86,7	2428	11,5	387	1,8
1960	17 521	83,5	2930	14	530	2,5
1980	17 364	76,2	4477	19,7	942	4,1
2000	18 682	72,5	5109	19,8	1985	7,7
2012	18 803	66	5528	19,4	4171	14,6

Источники: [17; 19].

Рост численности населения Аланд обеспечивается в основном за счет миграционного прироста. И если до конца XX в. основу миграционного потока на Аланды составляли жители континентальной Финляндии, то в первом десятилетии XXI в. резко вырос миграционный поток из других стран.

Коренное население Аланд, занятое до 1970-х гг. главным образом в рыболовстве, сельском хозяйстве и морском транспорте, далеко не всегда соответствует тем требованиям, которые предъявляют формирующиеся на островах новые направления экономической деятельности. Вследствие этого для островов характерно увеличение миграционных потоков (табл. 5), при этом эмиграция с островов растет существенно быстрее. Если общий объем иммиграции вырос с 1990 по 2012 г. в 1,8 раза, то эмиграции — примерно в 2,5 раза. Положительное сальдо миграционного баланса в целом сохраняется. Однако в миграционном обмене со Швецией, куда традиционно направляется основной поток эмиграции с Аландских островов, в первые годы XXI в. это сальдо стало отрицательным, причем эмиграция в Швецию существенно превышает иммиграцию из нее (рост иммиграции за 1990—2012 гг. примерно в 1,5 раза, эмиграции — в 2,4 раза). При этом иммиграционные потоки направляются прежде всего в Мариехамн, а эмиграционное движение в основном формируется Главным Аландом и Внешними Аландами.



**Движение населения Аландских островов, человек  
(И — иммиграция, Э — эмиграция)**

Год	Всего		Финляндия		Швеция		Другие страны	
	И	Э	И	Э	И	Э	И	Э
1990	488	278	222	130	200	130	66	18
2000	645	576	292	193	274	310	79	73
2012	885	708	353	252	348	366	184	90

*Источники:* [17; 20].

Население Мариехамна за 1910—2012 гг. увеличилось примерно в 11,2 раза (см. табл. 3), и на протяжении всего этого времени оно постоянно росло, в отличие от населения самих островов. В 1910 г. на долю столицы приходилось немногим менее 5% населения Аланд, в 1950-м — примерно 32%, в 2000-м — около 41%, а в 2012 г. — приблизительно 40%. Но небольшое снижение доли Мариехамна в начале XXI в. — мнимое, поскольку в это время (2000—2012 гг.) в 1,3 раза увеличилась численность населения пристольичной коммуны Йомала, в пределы которой постепенно «растекается» Мариехамн.

Совместная доля Мариехамна и Йомалы в 2000 г. составляла примерно 54% населения островов, а в 2012-м — около 55%. В настоящее время можно считать, что доля Мариехамна и Йомалы достигла предельно возможных значений, иначе Аланды вообще превратятся в «архипелаг одного города». Это связано и с природными особенностями Мариехамна: город построен на полуострове, длина которого примерно 4 км, а ширина нигде не превышает 1 км.

Косвенным подтверждением достижения столичным регионом предельно возможной доли в численности населения Аланд можно считать и ее рост в большинстве прочих коммун Главного Аланда, характерный для первых лет XXI в. Это Гета, Лемланд, Салтвик, Сунд, Финстрём, Хаммарланд, Эккеро. В некоторых из этих коммун снижение численности населения сменилось ростом уже в конце 1990-х гг., при этом основным фактором улучшения социально-экономической ситуации, собственно, и определившей этот рост, стало экономико-географическое положение. Так, в коммуне Эккеро находится терминал самой короткой паромной переправы между Финляндией и Швецией (Эккеро — Гриссельхамн). Эта коммуна интересна еще и тем, что в период нахождения Финляндии в составе России (1809—1917 гг.) здесь располагалась самая западная почта Российской империи, здание которой сейчас превращено в музей.

Однако последние десятилетия не принесли никаких положительных перемен в развитие Внешних Аланд, что также объясняется главным образом фактором экономико-географического положения. Но в данном случае это положение можно оценить как неблагоприятное. Сюда не заходят трассы международных паромных линий, а местные морские линии лишь поддерживают сообщение островов с Главным

Аландом и Финляндией. Вследствие этого коммуны Внешних Аланд постоянно и устойчиво теряют население, что является индикатором их общей устойчивой социально-экономической деградации (см. табл. 3).

### Местное право

Особенности международно-правового положения Аландских островов определяет то, что там не предоставляется свое гражданство, но дается так называемое «право жительство». Только лица, имеющие это «право жительство», обладают всей полнотой экономических и политических прав на островах. Все прочие граждане как Финляндии, так и прочих стран — членов Евросоюза, равно как и других государств мира, таких прав не имеют. После присоединения Финляндии и, соответственно, Аландских островов к Европейскому союзу в 1994 г. было установлено, что существовавшие ранее правила, регламентирующие возможности осуществления экономической деятельности на островах, могут быть изменены лишь в сторону смягчения, но при этом определены жесткие ограничения как для физических, так и для юридических лиц из стран «единой Европы», желающих начать свою экономическую деятельность на островах.

В первую очередь для физических лиц требуется проживание на Аландских островах, для юридических лиц — не менее  $\frac{2}{3}$  руководящего состава компании должны иметь аландское «право жительство» либо (в качестве альтернативы) проживать на островах не менее пяти лет. При этом правительство Аландских островов может отказаться от требований к «праву жительство», доле местных работников и других, если сочтет, что создание того или иного предприятия отвечает общественным интересам; но оно же вправе запретить ведение экономической деятельности, противоречащей аландским национальным интересам, в частности при нарушении языкового баланса, а также в случаях, когда новое предприятие будет конкурентом уже существующих структур на определенных рынках или в определенных направлениях деятельности. Кроме того, запрещается создание предприятий, фактическая деятельность которых на Аландских островах не осуществляется [21].

Очевидно, что из-за этих условий привлекательность островов для капитала из других стран Евросоюза, не говоря уже о других частях света, невелика, а использование их в качестве офшорных зон, характерных для многих островов в разных морях и океанах, совершенно невозможно.

Справедливости ради стоит отметить, что «право жительство» можно получить как по рождению (если хотя бы один из родителей имеет такое право и проживает на островах), так и по натурализации, для чего надо иметь гражданство Финляндии, свободно владеть шведским языком и прожить на островах не менее пяти лет.

Формально статус островов за последние десятилетия не изменился, но следует иметь в виду, что происходящая в настоящее время в Финляндии реформа административно-территориального деления страны с

опорой на самоуправляющиеся провинции привела к тому, что системы управления континентальной Финляндией и Аландами сегодня различаются намного меньше, чем это было на протяжении XX в. [22]. Провинции Финляндии, представляющие собой объединение местных самоуправляющихся единиц (коммун), в ходе идущей с 1997 г. административной реформы получили в свое ведение большую часть вопросов местной жизни, и их полномочия немногим отличаются от полномочий властей Аландских островов. Полномочия Советов провинций определяются законом № 1651 от 29 декабря 2009 г., принятым взамен аналогичного закона № 602 от 12 июля 2002 г. [23; 24], которым также регулируются отношения провинциальных и государственных властей и отношения провинций с Европейским союзом.

В ведение Советов провинций было передано большинство вопросов, которыми занимались власти губерний: планирование, здравоохранение, образование, вопросы занятости, сельского и лесного хозяйства, рыболовство и предпринимательство. Кроме того, на Советы возложена задача обеспечения взаимодействия между коммунарами. Возможно также возложение Советами на себя дополнительных обязанностей, связанных, например, с регулированием трудовой миграции.

В ведении парламента Аландских островов находятся следующие вопросы: образование, культура и сохранение памятников старины; здравоохранение; охрана окружающей среды; содействия промышленному развитию; внутренний транспорт; местное управление; полиция; почта, радио и телевидение. В компетенции властей Финляндии на Аландских островах — внешние сношения, основные гражданские и уголовные законы, суды, таможня, общегосударственное налогообложение [12]. Таким образом, в настоящее время парламент и правительство Аландских островов располагают примерно теми же полномочиями, что и Советы провинций, расположенных на основной территории Финляндии.

### **Выводы**

Изучение особенностей и проблем развития Аландских островов показывает, что основные условия и факторы их развития слабо связаны с институциональными особенностями и международно-правовым статусом этого региона Финляндии. Никакой специфической, а тем более уникальной, экономической модели на островах не создано, и существенных отличий в экономической и социальной сфере от остальных частей Финляндии они не имеют. Институциональными и международно-правовыми особенностями вообще никак нельзя объяснить региональные различия в пределах Аландских островов, поскольку действие международных конвенций, договоров и законов Финляндии, определяющих их статус, распространяется на всю территорию архипелага.

Основные причины того, что острова в целом развиваются динамично и успешно, равно как и различий их трех главных частей (Ма-

риехамна, Главного Аланда и Внешних Аланд), легко объясняются геопространственным анализом, т. е. с позиций экономической географии. Ключевой фактор, действующий здесь, — экономико-географическое положение. Понятие экономико-географического положения было введено в научный оборот классиком советской экономической географии Н. Н. Баранским в 1930-е гг., и с тех пор его определение не менялось — это положение объекта в географическом пространстве относительно других объектов.

Очевидно, что экономико-географическое положение Аландских островов в целом в центре системы морских коммуникаций северной части Балтийского моря и Ботнического залива (применяемое как на островах, так и в Финляндии его название — Архипелаговое море) в современных условиях можно оценить как благоприятное. Но если рассматривать три главные части Аландских островов, то в каждой из них (Мариехамн, Главный Аланд, Внешние Аланды) фактор экономико-географического положения действует по-разному. Для Мариехамна его воздействие можно оценить как чрезвычайно благоприятное, для Главного Аланда — как благоприятное, для Внешних Аланд — как неблагоприятное. Это очень хорошо проявляется в изменении численности населения этих трех частей Аландских островов.

Второй фактор, определивший успешное экономическое развитие островов, — эффект концентрации, выразившийся в ускоренном росте их столицы Мариехамна и примыкающей к нему территории. Эффект концентрации был впервые обнаружен в начале XX в. немецким географом А. Вебером. Однако при достижении пороговых значений концентрации ее воздействие может либо менять знак, либо вызывать децентрацию, что в настоящее время и происходит на Аландах.

Третий фактор — приток населения извне. То, что это способствует экономическому развитию, давно и хорошо известно, здесь первооткрывателей нет. Но будет ли воздействие притока жителей на политическое, социальное и культурное развитие островов положительным в средне- и долгосрочной перспективе, определенно сказать нельзя, тем более что этот приток происходит одновременно с усиливающимся оттоком коренного населения островов.

Очень важно и то, что даже в пределах столь небольшой по площади и населению территории (площадь суши — 1552,6 км<sup>2</sup>, численность населения — примерно 28,5 тыс.), характеризующейся совершенно одинаковыми природными условиями и ресурсами, отмечаются значительные различия в уровнях развития их частей.

Часто полагают, что изменение политического или административного статуса, административных границ, общегосударственного или местного законодательства могут привести к кардинальному улучшению экономической ситуации в том или ином регионе. Конечно же, нет. Представляется очевидным, что никакими законами, постановлениями и договорами нельзя изменить траекторию государств или регионов. Можно лишь ждать, когда прекратится действие неблагоприятных усло-

вий и факторов развития, или надеяться, что действие благоприятных факторов и условий будет как можно более продолжительным. И крохотные Аландские острова тому наглядное подтверждение: Главный Аланд начал развиваться только тогда, когда возможности развития Мариехамна были исчерпаны в силу ряда причин, в том числе природных, а Внешние Аланды продолжают деградировать с каждым годом, хотя правительство островов всячески пытается этому препятствовать.

### Список литературы

1. *Act on the Autonomy of Åland*. URL: <http://www.finlex.fi/sv/laki/kaannokset/1991/en19911144.pdf> (дата обращения: 26.01.2013).
2. *Посольство Финляндии, Москва*. Генеральное консульство Финляндии, Санкт-Петербург. Общая информация о Финляндии. URL: <http://www.finland.org.ru/public/default.aspx?nodeid=37009&contentlan=15&culture=ru-RU> (дата обращения: 26.01.2013).
3. *Дерябин Ю. С.* Особая автономия потомков викингов // Современная Европа. 2009. № 1. С. 124—131.
4. *Ефимова Е. Г.* Особенности развития бизнеса на островных периферийных территориях Западной Европы // Вестник Санкт-Петербургского университета. Сер. 5: Экономика. 2012. № 5.
5. *Ефимова Е. Г., Кузнецова Н. П.* Ультрамалые островные периферийные регионы в историко-экономическом контексте // Экономика и управление. 2012. № 4. С. 23—29.
6. *Pipping K.* Social and technical change in an Alandic island community // Acta sociologica. 1968. Vol. 11, № 4. P. 207—222.
7. *Nordic Islands: no-no land* // The Economist. 1994. Vol. 333, № 891. P. 60—70.
8. *Karlsson A.* Sub-National Island Jurisdictions as Configurations of Jurisdictional Powers and Economic Capacity: Nordic Experiences from Åland, Faroes and Greenland // Island Studies Journal. 2009. Vol. 4, № 2. P. 139—162.
9. *Karlsson T.* A tax paradise in the making? Alcohol regulations in the Aland islands // Contemporary drug problems. 1999. Vol. 26, № 1. P. 3—30.
10. *Baldacchino G., Pleijel C.* European Islands, Development and the Cohesion Policy: A Case Study of Kökar, Åland Islands // Island Studies Journal. 2010. Vol. 5, № 1. P. 89—110.
11. *Аландские острова — ключи от Балтики*. URL: <http://norse.ru/society/suomi/aland-autonomy.html> (дата обращения: 26.01.2013).
12. *Åland Islands*. URL: <http://formin.finland.fi/public/default.aspx?contentid=244617&contentlan=2&culture=en-US> (дата обращения: 26.01.2013).
13. *BNP per capita (köpkraftskorrigerat) 1995—2010*. URL: <http://www.asub.ax/twocol.con?iPage=116&m=138&sub=125> (дата обращения: 26.01.2013).
14. *Мартынов В. Л., Сазонова И. Е.* Трансформация пространственной структуры экономики современной Финляндии // Известия Русского географического общества. 2010. Т. 142, вып. 3.
15. *Bruttonationalprodukt enligt näringsgren 1997—2008, löpande priser, MEUR (avslutad tidsserie)*. URL: <http://www.asub.ax/twocol.con?iPage=116&m=138&sub=125> (дата обращения: 26.01.2013).
16. *Bruttonationalprodukt enligt näringsgren 2008—2010, löpande priser, MEUR*. URL: <http://www.asub.ax/twocol.con?iPage=116&m=138&sub=125> (дата обращения: 26.01.2013).

17. *Statistisk årsbok för Åland 2010 — Statistical Yearbook of Åland 2010*. Mariehamn, 2010.

18. *Bosatt* befolkning efter kommun 1910—2012. URL: <http://www.asub.ax/text.con?iPage=281> (дата обращения: 26.01.2013).

19. *Invånarantalet* i byar och stadsdelar 1990—2012. URL: <http://www.asub.ax/text.con?iPage=281> (дата обращения: 26.01.2013).

20. *Födda* och döda 1920—2012. URL: <http://www.asub.ax/text.con?iPage=282> (дата обращения: 26.01.2013).

21. *Landskapsstyrelsens principer* för behandling av tillståndsgivning gällande näringsutövning, etableringsrätt och rätt att tillhandahålla tjänster på Åland för fysiska personer som inte har åländsk hembygdsrätt eller har varit fast bosatta på Åland i fem år samt för juridiska personer. URL: [http://www.regeringen.ax/composer/upload/modules/blankettlager/landskapsstyrelsens\\_principer.pdf](http://www.regeringen.ax/composer/upload/modules/blankettlager/landskapsstyrelsens_principer.pdf) (дата обращения: 26.01.2013).

22. *Мартынов В. Л.* Постиндустриализация и региональное развитие: опыт Финляндии // Известия Русского географического общества. 2010. Т. 142, вып. 2. С. 75—80.

23. *1651/2009*. Lakialueiden kehittämisestä. URL: <http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2009/20091651> (дата обращения: 26.01.2013).

24. *12.7.2002/602*. Alueiden kehittämlaki. URL: <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/kumotut/2002/20020602> (дата обращения: 26.01.2013).

### Об авторах

*Василий Львович Мартынов*, доктор географических наук, профессор кафедры экономической географии Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена, Россия.

E-mail: [lwowich@mail.ru](mailto:lwowich@mail.ru)

*Ирина Евгеньевна Сазонова*, кандидат географических наук, доцент кафедры экономической географии Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена, Россия.

E-mail: [iesazonova@mail.ru](mailto:iesazonova@mail.ru)



### DEVELOPMENT OF ALAND ISLANDS: MAJOR TRENDS AND CHALLENGES

V. Martynov\*

I. Sazonova\*

\* *Alexander Herzen State Pedagogical University of Russia*  
48 Moika River embankment, Saint Petersburg 191186, Russia

Received on January 2, 2014

*This article considers key conditions and factors of the development of Aland Islands, describes main international legal regulations determining current status of the islands, identifies the trends in volume and structure of economic activities, ana-*

lyzes processes of population change by regions and communes, as well as migration flows. The article also characterizes legal framework for socioeconomic development of the Finnish region. It is argued that the key factor behind modern welfare of the islands is not their political status or institutional makeup, but rather their economic and geographical position, the 'concentration effect', and the population influx. It is stressed that wide regional disparities observed within such small territory are indicative of the spatial structure of society development — primarily under the influence of natural features, which are nearly impossible to disregard.

**Key words:** Åland Islands, conditions and factors of development, population change, regional features, economic and geographic position

### References

1. *Act on the Autonomy of Åland*, 2013, available at: <http://www.finlex.fi/sv/laki/kaannokset/1991/en19911144.pdf> (accessed 26 January 2013).
2. *Posol'stvo Finljandii, Moskva. General'noe konsul'stvo Finljandii, Sankt-Peterburg. Obshhaja informacija o Finljandii* [Embassy of Finland, Moscow. Consulate General of Finland, St. Petersburg. General information about Finland], 2013, available at: <http://www.finland.org.ru/public/default.aspx?nodeid=37009&contentlan=15&culture=ru-RU> (accessed 26 January 2013).
3. Deryabin, Yu. S. 2009, Osobaja avtonomija potomkov vikingov [The special autonomy descendants of the Vikings], *Sovremennaja Evropa* [Modern Europe], no. 1.
4. Efimova, E. G. 2012, Osobennosti razvitija biznesa na ostrovnyh periferijnyh territorijah Zapadnoj Evropy [Features of development of business on the island of peripheral areas of Western Europe], *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta, serija 5 — Jekonomika* [Bulletin of St. Petersburg University, Series 5 — Economics], no. 5.
5. Efimova, E. G., Kuznetsova, N. P. 2012, Ul'tramalye ostrovnye periferijnye regiony v istorikoekonomicheskom kontekste [Ultrasmall island peripheral regions in the context of istorikoekonomicheskom], *Jekonomika i upravlenie* [Economics and Management], no. 4.
6. Pipping, K. 1968, Social and technical change in an Alandic island community, *Acta sociologica*, Vol. 11, no. 4, p. 207—222.
7. Nordic Islands: no-no land, 1994, *The Economist*, Vol. 333, no. 891, p. 60—70.
8. Karlsson, A. 2009, Sub-National Island Jurisdictions as Configurations of Jurisdictional Powers and Economic Capacity: Nordic Experiences from Åland, Faroes and Greenland, *Island Studies Journal*, Vol. 4, no. 2, p. 139—162.
9. Karlsson, T. 1999, A tax paradise in the making? Alcohol regulations in the Åland islands, *Contemporary drug problems*, Vol. 26, no. 1, p. 3—30.
10. Baldacchino, G., Pleijel, C. 2010, European Islands, Development and the Cohesion Policy: A Case Study of Kōkar, Åland Islands, *Island Studies Journal*, p. 89—110.
11. *Ålandskie ostrova — kljuchi ot Baltiki* [Åland — the keys to the Baltic], 2013, available at: <http://norse.ru/society/suomi/aland-autonomy.html> (accessed 26 January 2013).
12. *Åland Islands*, 2013, available at: <http://formin.finland.fi/public/default.aspx?contentid=244617&contentlan=2&culture=en-US> (accessed 26 January 2013).
13. *BNP per capita (köpkraftskorrigerat) 1995—2010*, 2011, available at: <http://www.asub.ax/twocol.com?iPage=116&m=138&sub=125> (accessed 26 January 2013).

14. Martynov, V.L., Sazonova, I.E. 2010, Transformacija prostranstvennoj struktury jekonomiki sovremennoj Finljandii [Transformation of the spatial structure of the economy of modern Finland], *Izvestija Russkogo geograficheskogo obshhestva* [Proceedings of the Russian Geographical Society], T. 142, Vol. 3.

15. *Bruttonationalprodukt enligt näringsgren 1997—2008, löpande priser, MEUR (avslutad tidsserie)*, 2009, available at: <http://www.asub.ax/twocol.con?iPage=116&m=138&sub=125> (accessed 26 January 2013).

16. *Bruttonationalprodukt enligt näringsgren 2008—2010, löpande priser, MEUR*, 2011, available at: <http://www.asub.ax/twocol.con?iPage=116&m=138&sub=125> (accessed 26 January 2013).

17. *Statistisk årsbok för Åland 2010 — Statistical Yearbook of Åland 2010*, 2010, Mariehamn — ÅSUB.

18. *Bosatt befolkning efter kommun 1910—2012*, 2012, available at: <http://www.asub.ax/text.con?iPage=281> (accessed 26 January 2013).

19. *Invånarantalet i byar och stadsdelar 1990—2012*, 2012, available at: <http://www.asub.ax/text.con?iPage=281> (accessed 26 January 2013).

20. *Födda och döda 1920—2012*, 2012, available at: <http://www.asub.ax/text.con?iPage=282> (accessed 26 January 2013).

21. *Landskapsstyrelsens principer för behandling av tillståndsgivning gällande näringsutövning, etableringsrätt och rätt att tillhandahålla tjänster på Åland för fysiska personer som inte har åländsk hembygdsvrätt eller har varit fast bosatta på Åland i fem år samt för juridiska personer*, 2013, available at: [http://www.regeringen.ax/composer/upload/modules/blankettlager/landskapsstyrelsens\\_principer.pdf](http://www.regeringen.ax/composer/upload/modules/blankettlager/landskapsstyrelsens_principer.pdf) (accessed 26 January 2013).

22. Martynov, V.L. 2010, Postindustrializacija i regional'noe razvitie: opyt Finljandii [Post-industrialization and regional development: the experience of Finland], 2010 *Izvestija Russkogo geograficheskogo obshhestva* [Proceedings of the Russian Geographical Society], T. 142, Vol. 2, p. 75—80.

23. 1651/2009, *Lakialueiden kehittämisestä*, 2009, available at: <http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2009/20091651> (accessed 26 January 2013).

24. 12.7.2002/602, *Alueiden kehittämlaki*, 2002, available at: <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/kumotut/2002/20020602> (accessed 26 January 2013).

#### About the authors

*Prof. Vasily Martynov*, Department of Economic Geography, Alexander Herzen State Pedagogical University of Russia.

E-mail: [lwowich@mail.ru](mailto:lwowich@mail.ru)

*Dr Irina Sazonova*, Associate Professor, Department of Economic Geography, Alexander Herzen State Pedagogical University of Russia.

E-mail: [iesazonova@mail.ru](mailto:iesazonova@mail.ru)



**ПРИНЦИПЫ  
ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО  
ПЛАНИРОВАНИЯ  
И ИХ РЕАЛИЗАЦИЯ  
В ЕВРОПЕЙСКОМ СОЮЗЕ  
И РОССИЙСКОЙ  
ФЕДЕРАЦИИ**

*С. В. Скатерщиков\**

*А. И. Чистобаев\*\**



*Анализируются принципы территориального (за рубежом — пространственного) планирования, на которых базируется данный вид градостроительной деятельности в странах ЕС и в РФ. Рассмотрены и сопоставлены следующие принципы: 1) территориального согласия посредством сбалансированного социального и экономического развития регионов и повышения их конкурентоспособности; 2) поощрения развития, генерируемого городскими функциями, и совершенствования взаимоотношений города и деревни; 3) создания сбалансированных условий транспортного доступа ко всем местам проживания людей; 4) развития доступа к информации и знаниям; 5) сокращения ущерба, наносимого окружающей среде; 6) приумножения и природного наследия; 7) приумножения культурного наследия как фактора развития; 8) развития безопасной добычи энергоресурсов; 9) поощрения устойчивого развития туризма.*

*В ходе анализа действенности названных принципов было установлено, что уровень их использования в целях обеспечения устойчивого развития неодинаков вследствие существенных различий в природных и социально-экономических условиях устойчивого развития России и Евросоюза, а также разного опыта и традиций в пространственно-временном измерении. В большинстве государств ЕС еще в 1960-х гг. были созданы министерства пространственного планирования, а в РФ такого органа нет, а координация работ со стороны Министерства регионального развития носит фрагментарный характер.*

*Авторы статьи считают необходимым использовать опыт градостроительного планирования в ЕС, однако при этом следует учитывать специфические условия РФ, особенно в части территориального (пространственного) потенциала.*

**Ключевые слова:** территориальное (пространственное) планирование, Европейский союз, Россия, принципы, развитие, среда

---

\* Научно-проектный институт пространственного планирования ЭНКО. 197342, Россия, Санкт-Петербург, 10-я линия, 33/35.

\*\* Санкт-Петербургский государственный университет. 199034, Россия, Санкт-Петербург, Университетская набережная, 7—9.

Поступила в редакцию 07.12.2013 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2014-1-9

© Скатерщиков С. В.,  
Чистобаев А. И., 2014

## Введение

Одна из наиболее важных проблем современного естествознания и обществознания состоит в обеспечении устойчивого развития территории. Ее решение зависит от того, насколько может быть достигнуто сбалансированное соотношение результатов человеческой деятельности и экологических параметров ойкумены. Необходимость достижения этой цели осознана в подавляющей части стран мира, включая Россию. Так, еще в 1996 г. был принят указ Президента РФ № 440 «О концепции перехода Российской Федерации к устойчивому развитию». Подобные документы приняты во всех странах Европейского союза (ЕС). В 2002 г. Кабинет министров Совета Европы провозгласил обеспечение устойчивого развития территории основной целью современного пространственного (территориального) планирования [8].

Пространственное планирование, в отличие от территориального, соотносится не только с территорией, но и с акваторией (морское планирование), а в будущем станет, возможно, соотноситься и с аэротерриторией. В данной статье речь пойдет о тех вопросах, которые отвечают задачам территориального планирования, а именно определению функционального назначения и зонированию территории. Неотъемлемое его свойство — непосредственная связь с территорией, ее природными и/или антропогенно обусловленными характеристиками [1; 2].

В развитых странах использование территориальных ресурсов регулируют созданные в середине 1960-х гг. министерства пространственного планирования. На уровне ЕС сформирована специальная Комиссия, без одобрения которой не может быть осуществлен ни один более или менее крупный территориальный проект межнационального и национального уровней. В этих целях установлены специальные принципы политики устойчивого пространственного развития для Европы [8], которые, как мы полагаем, могут найти применение и в нашей стране.

### Принципы политики устойчивого пространственного развития

***Принцип обеспечения территориального согласия посредством сбалансированного социального и экономического развития регионов и повышения их конкурентоспособности.*** Он выступает основополагающим для управления развитием территории в условиях рыночной экономики, направлен на повышение аттрактивности столичных городов и так называемых «городов-ворот», т.е. дающих выход вовне, а также структурно слабых регионов. Решения и инвестиции, связанные с пространством регионального, национального и европейского уровней (в рамках ЕС), должны опираться на полицентрическую модель развития. Это особенно важно для старых промышленных районов и сельских территорий. Региональные и местные власти должны иметь демократические легитимные территориальные органы, обладать высоким профессионализмом и опытом. В планировании пространственного развития предусматривается активное участие граждан и общественных групп.

В России зоны опережающего развития предусматриваются в центрах регионов, здесь же концентрируются основные ресурсы: экономически активное население, финансы и инвестиции, инфраструктура. Такая концентрация ресурсов для развития территории ставит в затруднительное (если не сказать катастрофическое) положение остальную территорию страны, особенно моногорода и сельские территории.

В последнее время проблема моногородов широко обсуждается в СМИ, на ее решение выделены немалые финансовые ресурсы. Она возникла в середине прошлого века, когда осуществлялась централизация управления и концентрация производства. То же самое характерно и для всех составляющих инфраструктуры — производственной, социальной, институциональной [6].

Концентрация производства сопровождалась концентрацией населения. На урбанизированных территориях оно сосредоточивалось в крупных городах, на руральных территориях — в центральных усадьбах колхозов и совхозов. Одновременно ликвидировались так называемые неперспективные деревни. Власти рассчитывали на то, что в результате концентрации населения произойдет рациональное изменение поселенческой структуры. Предполагалось, что сселение сельских жителей на центральных усадьбах будет способствовать повышению роли общественного хозяйства в жизнедеятельности крестьян, снижению доли личного подсобного хозяйства, развитию общественного питания, культурно-бытового обслуживания, дошкольного воспитания и т. д. [15].

Однако, вопреки ожиданиям, началось опустынивание сельской местности: жители неперспективных деревень, минуя центральные усадьбы, переезжали в города на постоянное жительство. В каждой из 29 республик и областей, составляющих Нечерноземную зону РСФСР, по причине «неперспективности» прекратили существование тысячи деревень. Переезд в города сельских жителей обусловил падение цены рабочей силы. Снизилась квалификация трудовых ресурсов, что сказалось на производительности труда и расширении системного кризиса.

Правительственным постановлением 1974 г. в Нечерноземной зоне РСФСР за 1975—1980 гг. планировалось сселить 170 тыс. сельских семей. В приложениях к этому документу только 43 тыс. сельских населенных пунктов (немногим более 30% от общего их числа) были обозначены как перспективные [11]. Примечателен такой факт: в других союзных республиках (теперь уже бывшего СССР) ничего подобного не предусматривалось. Все сельские населенные пункты в них сохранились. В автономных республиках (АССР), входящих в состав РСФСР, количество «неперспективных» деревень было намного меньше, чем в областях.

Переход к новым условиям хозяйствования в аграрном секторе России не остановил, а наоборот, усугубил деградацию сельской местности. По всей стране — десятки тысяч деревень без населения. Еще больше деревень имеют численность населения до 10 человек. Это характерно не только для суровой необжитой территории Сибири, но и для Псковской, Смоленской, Новгородской, Тверской и других областей. Многие руководители регионов страны настаивают на ликвидации

малочисленных сельских населенных пунктов, так как их жизнеобеспечение — подача электричества, завоз товаров, поддержка путей сообщения — требует значительных расходов. Сами жители сел и деревень лишены возможности активно участвовать в обсуждении схем территориального планирования. Такая возможность в соответствии с Градостроительным кодексом РФ существует только в форме проведения публичных обсуждений генеральных планов городов.

**Принцип поощрения развития, генерируемого городскими функциями, и совершенствования взаимоотношений города и деревни.** Согласно этому принципу в странах ЕС городские системы, включая малые и средние региональные центры, должны развиваться таким образом, чтобы способствовать доступу к ним сельских жителей. Производство и обслуживание сосредоточено в небольших компаниях, которые расположены как в городской, так и сельской местности [17]. Партнерские отношения между городом и деревней призваны сыграть важную роль, в частности, в совершенствовании сетей общественного транспорта, возрождении и диверсификации сельских производств, повышении эффективности инфраструктуры, развитии зон отдыха и сохранении природного и культурного достояния. Условием эффективного партнерства является сотрудничество на принципах равенства местных администраций.

Советская градостроительная школа во многом базировалась на том же самом принципе взаимодействия города и деревни, проникновения городского образа жизни в сельскую местность [3]. Например, он был положен в основу методики разработки систем расселения [9]. Более того, используемые нормативные документы (Строительные нормы и правила — СНиПы) предопределяли размещение объектов обслуживания таким образом, чтобы они были доступны и для жителей сельской местности [4]. Однако реализация проектных предложений не всегда осуществлялась в полной мере [14].

В современной России игнорируется действие поощрения развития, генерируемого городскими функциями, и совершенствования взаимоотношений. Как следствие — численность населения сельской местности интенсивно сокращается. В массовом порядке закрываются детские и школьные учреждения, больницы и даже фельдшерско-акушерские пункты, объекты социального обслуживания. Под эти процессы подводится одна и та же мотивировка — резкое уменьшение численности сельского населения, хотя на самом деле зависимость обратная: численность населения сокращается вследствие деградации аграрного сектора экономики, отсутствия фактически всех видов инфраструктуры. Сокращение численности населения по стране в целом обусловлено той же причиной: именно сельская местность на протяжении веков подпитывала демографический потенциал страны. В научной литературе отмечались негативные последствия сверхконцентрации экономического и социального потенциалов России в ее крупных городах (см., например, [7]), но должных выводов не сделано: концентрация населения и производства быстро нарастает.

Вызывает недоумение то обстоятельство, что в России де-факто отсутствует «равенство местных администраций». Администрации город-

ских поселений, особенно городских округов, мало озабочены проблемами соседних администраций сельских поселений, не осознавая того факта, что без подпитки со стороны сельского хозяйства города, особенно малые, не имеют шансов на выживание.

**Принцип создания сбалансированных условий транспортного доступа ко всем местам проживания людей.** В этом отношении страны ЕС, не обладая такими обширными территориями, как Россия, имеют существенные преимущества: в них вообще нет населенных пунктов, не имеющих надежного выхода на магистральную транспортную сеть. Транспортная доступность считается одним из факторов гарантированного развития [19], поэтому транспортному обслуживанию уделяется все возрастающее внимание. В документах по пространственному развитию предусмотрено завершение в кратчайшие сроки создания Панъевропейской транспортной сети, обеспечивающей надежный доступ в любую точку Европы [16]. Требования к увеличению пропускной способности, к конфигурации сетей регулярно пересматриваются в соответствии с направлениями пространственного развития.

В целях достижения более сбалансированного развития территории необходима модернизация звеньев, связывающих малые и средние города, сельские и островные населенные пункты с трансъевропейскими сетями и транспортными центрами (железные дороги, автострады, судходные речные пути, порты, аэропорты и др.). Постоянный количественный рост транспортных потоков требует комплексных стратегий, охватывающих различные виды транспорта и учитывающих соображения пространственного планирования.

В России выработаны концепция и стратегия развития транспортной инфраструктуры. В схемах территориального планирования субъектов РФ и муниципальных районов особое внимание обращается на создание или улучшение условий транспортной доступности малых городов и сельских поселений с центрами расселения. В результате реализации схем территориального планирования должен быть обеспечен подвоз грузов ко всем производственным объектам, равный доступ населения к объектам культуры, образования, медицины и т. д.

**Принцип развития доступа к информации и знаниям.** В западноевропейских странах на государственном и региональном уровнях признано необходимым обеспечивать интерфейсы между производителями информации и потенциальными пользователями: технопарками, институтами по передаче технологий, центрами исследований и обучения. Признается необходимым содействовать созданию банков текущих данных (по товарам, ноу-хау, туризму и т. д.) для развития внешних связей регионов с менее благоприятными условиями и их взаимосвязей с мировой экономикой.

Обширность российской территории диктует воплощение в территориальное планирование данного принципа. В стране предостаточно районов, доступ которых к информации ограничен природными или иными причинами, причем не только на Севере, в Сибири и на Дальнем Востоке [10], но и в европейской части страны. Поэтому в схемах территориального планирования должны быть обоснованы предложения по развитию доступа к информации и знаниям.

***Принцип сокращения ущерба, наносимого окружающей среде.***

Европейское воплощение данного принципа направлено на предотвращение возникновения экологических проблем на основе повышения уровня согласованности отраслевых программ, а также дееспособности решений, принимаемых на местах. В связи с этим пространственное планирование в ЕС призвано содействовать предотвращению промышленных аварий и в целом ограничению наносимого окружающей среде ущерба, применению наименее опасных для природы методов ведения сельского и лесного хозяйства, созданию экологически безопасных транспортных и энергетических систем, возрождению ареалов, пострадавших в результате промышленного загрязнения или военных действий, сдерживанию процесса субурбанизации. «Зеленые» технологии внедряются во все сферы повседневной жизни европейцев [20].

Сокращение ущерба окружающей среде на территории России еще более актуально. Во многих городских поселениях, на староосвоенных территориях, в местах добычи полезных ископаемых экологическое состояние может быть охарактеризовано как катастрофическое [12]. Поэтому данный принцип должен стать превалирующим при разработке схем территориального планирования. Значение соответствующих документов особенно трудно переоценить там, где использование территории носит ведомственный характер. Важен не ведомственный, а комплексный подход к территориальному планированию, позволяющий всесторонне проанализировать факторы, влияющие на окружающую среду.

***Принцип приумножения и защиты природных ресурсов и природного наследия.*** Этот принцип базируется на Конвенции по сохранению европейской природы и естественной среды обитания (1979 г.) и Обще-европейской стратегии биологического ландшафтного разнообразия (1995 г.). В соответствии с этими документами следует охранять и приумножать природные ресурсы, которые не только поддерживают баланс экосистем, но и обеспечивают привлекательность регионов, повышают их рекреационную ценность и качество жизни. Пространственное планирование должно предусматривать восстановление и сохранение экологических сетей, а также заболоченных территорий. Создание в рамках ЕС взаимосогласованной сети особо охраняемых природных зон является одним из мероприятий, осуществляемых в указанных целях.

Комплексные стратегии использования водных ресурсов должны охватывать охрану рек и водосборных бассейнов, контроль над сельским хозяйством в части ирригации и использования удобрений, очистку загрязненной воды и т.д. Возможность межрегиональной переброски вод может рассматриваться лишь при отсутствии достаточных местных ресурсов, невозможности их привлечения или исчерпани. Для защиты качества питьевой воды важно следить за тем, чтобы расширению сетей водоснабжения сопутствовал эквивалентный рост систем канализации и очистки стоков. Этот принцип имеет тесную связь с предыдущим.

В документах территориального планирования субъектов РФ следует формировать природно-экологический каркас территории, включающий в себя сеть существующих и проектируемых особо охраняе-

мых природных территорий, которая в большинстве регионов страны в настоящее время занимает значительно меньшую площадь, чем требуется для научно обоснованного сохранения природного баланса территории. Кроме того, в этот каркас включаются защитные леса, зеленые зоны городов, водоохраные зоны, болотные массивы, регулирующие гидрологический режим территорий. При функциональном их зонировании для каждой из зон должны быть разработаны режимы хозяйственной деятельности, не допускающие истощения природных ресурсов, ухудшения экологического состояния территорий.

**Принцип приумножения культурного наследия как фактора развития.** В странах ЕС регионы активно ведут работу по привлечению инвесторов, туристов и общественности к приумножению культурного достояния, по повышению их вклада в экономическое развитие и укрепление региональной самобытности. Политика пространственного развития должна способствовать комплексному управлению культурным достоянием, понимаемому как эволюционный процесс его охраны и сохранения с учетом потребностей современного общества. Многие страны располагают памятниками и другими свидетельствами деятельности различных художественных школ и течений. Их идентификация и разработка общих методов консервации, реставрации и эксплуатации должны стать темой программы «Великие пути культуры», цель которой — не только консервация прошлого, но и креативность в гармонизации современных архитектуры и городского дизайна с историческим наследием.

Российская Федерация обладает огромными возможностями для приумножения культурного наследия, повышения его вклада в социально-экономическое развитие. С учетом ряда событий XX в., приведших к разрушению многочисленных памятников истории и культуры, дело сохранения и приумножения культурного наследия представляется исключительно важным, особенно если учесть многонациональный состав населения. При разработке документов территориального планирования необходимо картографически «привязать» все объекты культурного наследия, в том числе памятники археологии, к месту (территории), показать их охранные зоны. С учетом этой информации выдаются рекомендации по проведению историко-культурной экспертизы объектов, их реставрации или консервации, современному использованию [13].

Объекты культурного наследия, как правило, становятся основными в познавательном туризме. Именно памятники архитектуры, истории и культуры, сохранившаяся планировка населенных пунктов и их историческая фоновая застройка представляют собой наибольшую ценность для туристов. Отечественный опыт возрождения и включения в туристические маршруты таких городов, как Великий Новгород, Владимир, Псков, Санкт-Петербург, Суздаль, свидетельствует о том, что культурные ценности не только важны с познавательной точки зрения, но и могут выступать экономическим потенциалом территории. Познавательный туризм становится существенной, а иногда и определяющей статьей дохода.

**Принцип развития безопасной добычи энергоресурсов.** Учитывая чрезвычайно интенсивное современное энергопотребление, к приоритетным направлениям развития энергетики относят повышение эффективности использования имеющихся ресурсов и мощностей. Речь идет об увеличении эффективности работы существующих тепловых электростанций с тем, чтобы снизить загрязнение воздуха. Неослабное внимание должно проявляться к усилению мер безопасности на атомных станциях, особенно тех, срок службы которых истекает в ближайшие десятилетия. Развитие энергетики необходимо направлять на использование возобновимых источников энергии как пространственно увязанных и экологически безопасных систем.

Объемы добычи топливно-энергетических ресурсов в России не сопоставимы с таковыми в странах ЕС. Поэтому развитие их безопасной добычи в нашей стране гораздо более актуально, особенно в нефтегазодобыче. Не меньшую опасность с экологической точки зрения представляют и энергосистемы, работающие на угле и мазуте (ТЭС, котельные и т. п.). Отдельный вопрос — гидроэлектростанции, прежде всего их каскад на Волге. Здесь водохранилищами затоплены плодороднейшие земли, изменен естественный гидрологический режим огромных по площади территорий, что создает потенциальную угрозу затопления населенных пунктов в случае прорыва плотин.

**Принцип поощрения устойчивого развития туризма.** В ЕС политика пространственного развития направлена на использование возможностей экономического роста, создаваемых туризмом. Этот вид экономической деятельности развивается, в частности, в отсталых регионах. Туристический бизнес занимает седьмое место среди ведущих секторов экономики Евросоюза [18]. Главный упор при этом делается на приоритетное направление развития форм высококачественного и устойчивого туризма. Прежде чем приступить к собственно пространственному планированию, изучаются экосистемы и рассчитывается количество туристов, которое территория способна выдержать, а также разрабатываются инструменты контроля за воздействием туристической деятельности на состояние природы.

В России потенциальные возможности территорий большинства регионов для развития разнообразных видов туризма огромны. Однако роль внутреннего туризма и массовой рекреации в социально-экономическом развитии РФ явно недооценивается, законодательные основы несовершенны [5]. Потенциал, за исключением ограниченного количества территорий, используется недостаточно, хотя для многих муниципальных образований развитие различных форм туризма и рекреации является едва ли не единственным перспективным направлением социально-экономического развития.

### Заключение

Рассмотренные принципы пространственного (в РФ — территориального) планирования, как мы установили, в Европейском союзе и Российской Федерации учитываются не в равной мере. Это объяс-



няется разными природными и социально-экономическими условиями, при которых ведется планирование. Сказывается и неодинаковый (по времени накопления) опыт проведения данных работ. Опыт европейских стран должен учитываться при разработке схем территориального планирования субъектов РФ и муниципальных районов, что будет способствовать повышению эффективности проектных разработок.

### Список литературы

1. *Владимиров В. В., Наймарк Н. И.* Проблемы развития теории расселения в России. М., 2002.
2. *Глазычев В. Л.* Урбанистика. М., 2008.
3. *Районная планировка* / В. В. Владимиров [и др.]. М., 1986.
4. *Инструкции по составлению схем и проектов районной планировки.* М., 1973.
5. *Косарев А. В.* Территориальные рекреационные системы в российском законодательстве: анализ и оценка // Географическое пространство России: образ и модернизация: сб. ст. / под ред. Н. В. Каледина, А. И. Чистобаева. СПб., 2011.
6. *Ланно Г. М.* География городов. М., 1997.
7. *Лексин В., Карачаровский В.* Причины и последствия сверхконцентрации экономического и социального потенциалов России в ее крупных городах // Российский экономический журнал. 2007. № 1—2. С. 26—46.
8. *Основополагающие принципы устойчивого пространственного развития Европейского континента и меры по их реализации* : материалы пятой конференции «Окружающая среда для Европы». Киев, 2003.
9. *Перцик Е. Н.* Районная планировка (территориальное планирование). М., 2006.
10. *Пилясов А. Н.* И последние станут первыми: Северная периферия на пути к экономике знаний. М., 2009.
11. *О мерах по дальнейшему развитию сельского хозяйства Нечерноземной зоны РСФСР* : постановление ЦК КПСС, Совмина СССР от 20 марта 1974 г. № 206 // СП СССР. 1974. № 9. Ст. 39.
12. *Природопользование и устойчивое развитие. Мировые экосистемы и проблемы России.* М., 2006.
13. *Самсошко Е. А.* Проблемно-программный подход к сохранению объектов культурного наследия в регионах — субъектах РФ : автореф. дис. ... канд. геогр. наук. СПб., 2009.
14. *Шукин А. К.* Стандарты и нормативы в градостроительной деятельности // Управление развитием территории. 2008. № 3. С. 18—22.
15. *Chistobaev A. I.* A State Farm in Depths of the Nonchernozem ZONE // Soviet Geography. 1990. Vol. 31. P. 151—159.
16. *Proceedings of the II Pan-European Conference of Ministers of Transport.* Crete in March 1994. P., 1974.
17. *Urban reports — Urban strategies and visions in mid-sized cities in a local and global context* / ed. by N. Schuller. Zurich, 2009.
18. *European Travel Commissions Research Group* // Newsletter. 2006. № 3.

19. *Florida R.* Who's your city? How the creative economy is making where to live the most important decision of your life. N. Y., 2008.  
 20. *The city reader.* 5th edition / ed. by R. T. LeGates. L., 2011.

**Об авторах**

*Сергей Викторович Скатерщиков*, кандидат географических наук, генеральный директор, Научно-проектный институт пространственного планирования ЭНКО, Россия.

E-mail: sv49@mail.ru

*Анатолий Иванович Чистобаев*, доктор географических наук, профессор, Санкт-Петербургский государственный университет, Россия.

E-mail: chistobaev40@mail.ru



SPATIAL PLANNING IN THE EUROPEAN UNION  
 AND THE RUSSIAN FEDERATION

S. Skaterschikov\*

A. Chistobaev\*\*

\* LLC ENKO Research and Design Institute for Spatial Planning  
 33/35 10<sup>th</sup> Line of Vasilyevsky Island, Saint Petersburg 197342, Russia

\*\* Saint Petersburg State University

7—9 Universitetskaya nab., Saint Petersburg 199034, Russia

Received on December 7, 2013

*This article analyzes the principles of spatial planning, which form the basis for this type of urban development in the countries of the European Union (EU) and in the Russian Federation. The following principles are considered and compared for both territories: 1) promotion of territorial cohesion through a more balanced social and economic development of regions and improved competitiveness; 2) encouragement of development generated by urban functions and improvement of the relationship between the town and countryside; 3) promotion of more balanced accessibility; 4) development of access to information and knowledge; 5) reduction of environmental damage; 6) enhancement and protection of natural resources and natural heritage; 7) enhancement of cultural heritage as a factor for development; 8) developing energy resources while maintaining safety; 9) encouragement of high-quality, sustainable tourism. An efficiency analysis of these principles showed that the level of their application for ensuring sustainable development differs. It is a result of the significant differences in natural and socio-economic conditions of sustainable development in these countries, as well as different experiences and traditions in the space-time dimension. In most EU countries, ministries of spatial planning were established as early as the 1960s; in the Russian Federation, such au-*

thority still does not exist. The coordination of spatial development by the Russian Ministry of Regional Development is of fragmentary nature; therefore, at the moment, the efficiency of spatial planning is rather low.

The authors find it necessary to adopt EU practices of urban planning in view of the Russian spatial potential.

**Key words:** spatial planning, European Union, Russian Federation, principles, development, environment

## References

1. Vladimirov, V. V., Naimark, N. I. 2002, *Problemy razvitiya teorii rasseleniya v Rossii* [Problems of development of the theory of settlement in Russia], Moscow, 110 p.
2. Glazychev, V. L. 2008, *Urbanistika* [Urbanistics], Moscow.
3. Vladimirov, V. V., Naimark, N. I., Subbotin, G. V. et al. (eds.), 1986, *Rajonnaya planirovka* [Regional planning], Moscow, 328 p.
4. *Instrukcii po sostavleniju shem i proektov rajonnoj planirovki* [Instructions for schemes and projects of regional planning], 1973, Moscow.
5. Kosarev, A. V. 2011, Territorial'nye rekreacionnye sistemy v rossijskom zakonodatel'stve: analiz i ocenka [Territorial recreation systems in the Russian legislation: analysis and evaluation]. In: Kaledin, N. V., Chistobaev, A. I. (eds.), *Geograficheskoe prostranstvo Rossii: obraz i modernizacija* [Russian geographical space: the image and modernization], Saint Petersburg, 354 p.
6. Lappo, G. M. 1997, *Geografija gorodov* [Geography of cities], Moscow, 480 p.
7. Lexin, V., Karacharovskiy, V. 2007, Prichiny i posledstviya sverhkoncentracii jekonomicheskogo i social'nogo potencialov Rossii v ejo krupnyh gorodah [Causes and consequences of over-concentration of economic and social potential of Russia in its major cities], *Rossijskij jekonomicheskij zhurnal* [Russian Economics Journal], no. 1—2, p. 26—46.
8. Osnovopolagajushhie principy ustojchivogo prostranstvennogo razvitiya Evropejskogo kontinenta i mery po ih realizacii [Guiding Principles for Sustainable Spatial Development of the European continent and measures for their implementation], 2003. In: *Materialy pjatoj konferencii «Okruzhajushhaja sreda dlja Evropy»* [Proceedings of the fifth Conference «Environment for Europe»], Kiev, Ukraine, 21—23 May 2003.
9. Pertsik, E. N. 2006, *Rajonnaya planirovka (territorial'noe planirovanie)* [Regional planning (spatial planning)], Moscow, 398 p.
10. Pilyasov, A. N. 2009, *I poslednie stanut pervymi: Severnaja periferija na puti k jekonomike znaniy* [And the last shall be first: Northern Periphery towards the knowledge economy], Moscow, 544 p.
11. Postanovlenie CK KPSS, Sovmina SSSR ot 20 marta 1974 g. № 206 «O merah po dal'nejshemu razvitiyu sel'skogo hozjajstva Nechernozemnoj zony RSFSR» [Resolution of the CPSU Central Committee and USSR Council of Ministers on March 20, 1974 N 206 «On measures for further development of agriculture chernozem zone of the RSFSR»], 1974. In: *Sobranie postanovlenij pravitel'stva SSSR* [Meeting government regulations USSR], no. 9, Art. 39.
12. Kotlyakov, V. M., Tishkov, A. A., Sdasyuk, G. V. (Science eds.), 2006, *Prirodopol'zovanie i ustojchivoje razvitie. Mirovye jekosistemy i problemy Rossii* [Environmental management and sustainable development. The world's ecosystems and problems of Russia], Moscow, 448 p.



13. Samsoshko, E. A. 2009, *Problemno-programmnyj podhod k sohraneniju obektov kul'turnogo nasledija v regionah — subektah RF* [Problem-software approach to the conservation of cultural heritage in the regions — the subjects of the Russian Federation], author's abstract, Saint Petersburg, Saint Petersburg state university, 19 p.

14. Shchukin, A. K. 2008, Standarty i normativy v gradostroitel'noj dejatel'nosti [Standards and regulations in urban development activities], *Upravlenie razvitiem territorii* [Managing the development of the territory], no. 3, p. 18—22.

15. Chistobaev, A. I. 1990, A State Farm in Depths of the Nonchernozem ZONE, *Soviet Geography*, Vol. XXXI, March, 1990, p. 151—159.

16. *Proceedings of the II Pan-European Conference of Ministers of Transport. Crete in March 1994*, Paris, 1974.

17. Schuller, N. (ed.), 2009, *Urban reports — Urban strategies and visions in mid-sized cities in a local and global context*, Zurich.

18. European Travel Commissions Research Group Newsletter, 2006, no. 3.

19. Florida, R. 2008, *Who's your city? How the creative economy is making where to live the most important decision of your life*, New York.

20. LeGates, R. T. (ed.), 2011, *The city reader*, London.

#### About the authors

*Dr Sergey Skaterschikov*, Director General, LLC ENKO Research and Design Institute, Russia.

E-mail: sv49@mail.ru

*Prof. Anatoly Chistobaev*, Honored Scientist of the Russian Federation, Saint Petersburg State University, Russia.

E-mail: chistobaev40@mail.ru

УДК 332.133 339.944 (474)

**ГЕОГРАФИЯ  
МЕЖДУНАРОДНЫХ  
КЛАСТЕРОВ  
В БАЛТИЙСКОМ РЕГИОНЕ**

**А. С. Михайлов\***



*Рассматриваются международные кластеры, представляющие собой сравнительно новую форму пространственной организации экономики в условиях глобализации и получившие широкое распространение в странах Европы, в том числе Балтийского региона. Отмечается, что данный феномен требует всестороннего изучения как в рамках научных направлений региональной экономики, так и экономической географии. Цель данной статьи — идентификация организованных международных кластеров в Балтийском регионе и нанесение их на карту регионов, в которых они расположены. Результаты исследования позволят сформировать целостное представление о совокупности существующих и зарождающихся международных кластерах макрорегиона, а также выдвинуть предположения о возможных предпосылках их создания. Методологической базой исследования выступил комплексный подход кейс-стади. Анализируются процессы трансграничной и транснациональной регионализации в странах Балтийского региона, направленные на образование международных кластеров. Дано определение международного кластера как новой формы пространственной экономики. Произведены идентификация и картирование организованных международных кластеров и кластерных инициатив стран региона Балтийского моря. Приводится характеристика международных кластеров Балтийского региона по следующим критериям: степень географической локализации, организованный характер создания, направления специализации. Проанализирована степень вовлеченности регионов России в процессы международного кластерного сотрудничества в макрорегионе.*

---

\* Балтийский федеральный университет им. И. Канта. 236041, Россия, Калининград, ул. А. Невского, 14.

Поступила в редакцию 12.12.2013 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2014-1-10

© Михайлов А. С., 2014

**Ключевые слова:** международный кластер, Балтийский регион, география, трансграничная регионализация

Со второй половины XX в. процессы регионализации становятся закономерно общественной необходимостью общественного развития,

многообразной по содержанию и пространственным формам. Одним из наиболее динамичных ее видов — трансграничная регионализация, связанная с «возникновением международных региональных общностей на основе трансграничного (приграничного) сотрудничества» [5, с. 80]. Первопроходцем и главным полигоном такого сотрудничества стала активно интегрирующаяся Европа, которая постепенно привлекала к этому процессу и некоторые регионы Российской Федерации<sup>1</sup>. Сегодня уже налажены многосторонние связи между Россией и европейскими странами в рамках Совета государств Балтийского моря и Баренцева Евро-Арктического региона, что позволяет говорить о трансграничной регионализации [6].

Согласно Н. В. Каледину и В. С. Корнеевцу, международная интеграция является результатом кооперации пространственных систем с горизонтальными связями, таких как индустриальные дистрикты и/или экономические кластеры [5]. Интернационализация региональных кластеров при этом выступает «одной из наиболее зрелых форм трансграничного перемещения деловой активности» [14, с. 20], и связана она с расширением возможностей и выгод участников взаимодействий от создания международного кластера (МК).

Под международным кластером в данной статье будет пониматься устойчивое взаимодействие широкого круга взаимосвязанных, взаимозависимых, взаимодополняющих и конкурирующих стейкхолдеров, локализованных на территориях двух и/или более стран, функционирующих в смежных отраслях и обладающих сходным уровнем развития навыков и технологий, занимающихся совместным созданием товаров и/или услуг в процессе со-созидания ценности, что обеспечивает синергетический эффект в развитии соответствующих территорий и диффузии инноваций между ними [10].

Важным результатом создания подобных кластеров становится повышение инновационной активности его членов путем организации процесса непрерывной генерации инноваций и формирования потоков знаний, навыков и ноу-хау между участниками кластерных взаимодействий, что, в свою очередь, требует устойчивой системы взаимодействий в научно-исследовательской и инновационной сфере. Инновационная активность при этом выступает одним из важнейших свойств международного кластера.

Определяя территории Балтийского региона, которые наиболее активно включены в процессы трансграничной и трансграничной регионализации с образованием международных кластеров, необходимо решить ряд задач:

— выявить и нанести на карту те территории Балтийского региона, в которых процессы трансграничной и трансграничной регионализации привели к созданию международных кластеров;

---

<sup>1</sup> Например, Мурманская область сотрудничает с прилегающими административно-территориальными единицами Финляндии и Норвегии; Республика Карелия, Санкт-Петербург и Ленинградская область — Финляндии; Псковская область — с приграничьем Эстонии и Латвии; Калининградская область — Польши и Литвы.

— проанализировать международные кластеры по типу географической локализации и соответствующим направлениям специализации;

— выявить территориальные объединения стран Балтийского региона на основе фактической реализации международных кластерных инициатив;

— дать оценку степени вовлеченности регионов России в процессы международного кластерного сотрудничества в макрорегионе.

Существуют два способа образования международного кластера: *эндогенный* путь, в результате которого возникает органический кластер, и *экзогенный*, связанный с целенаправленным созданием организованного кластера. Организованный международный кластер, как правило, характеризуется наличием значительной доли государственного финансирования и формированием официальной кластерной организации, предоставляющей открытую ежегодную отчетность о своей деятельности. Это позволяет обеспечить сопоставимость и верифицируемость результатов исследования по идентификации и картированию организованных международных кластеров в Балтийском регионе.

Определение границ Балтийского региона осуществлено автором на основе подходов, представленных в публикациях по данной тематике [2; 8; 12; 13; 16]. Однако в процессе сбора и анализа данных границы изучаемой области нами были сознательно расширены для получения более адекватной картины распределения международных кластеров. Таким образом, в состав территорий, выделенных для анализа, вошли: страны Балтии (Эстония, Латвия, Литва), Скандинавские страны (Дания, Финляндия, Швеция, Норвегия), северные земли Германии (Мекленбург-Передняя Померания, Шлезвиг-Гольштейн и Бранденбург, города Гамбург и Берлин), северные воеводства Польши (Любушское, Поморское, Варминьско-Мазурское, Подляшское и Западно-Поморское воеводства) и преобладающая часть Северо-Запада России (Санкт-Петербург, Ленинградская, Псковская, Новгородская, Мурманская, Калининградская области и Республика Карелия) (рис. 1).

В целом, по данным европейской «Платформы по кластерному сотрудничеству», на 2013 г. в Балтийском регионе насчитывается 369 организованных кластеров [3], из которых международных — менее 8%. Сравнительно небольшой их удельный вес свидетельствует о сложности образования данной формы экономической интеграции, что согласуется с результатами, полученными в процессе опроса участников кластерных инициатив, проведенного немецкой организацией «Сеть компетенций», который показал, что лишь 10% европейских кластерных инициатив обладают конкретными планами по интернационализации [17].

Дания и Швеция участвуют в 19 международных кластерах в Балтийском регионе, Германия — в 10, Норвегия и Финляндия — в 6, Польша и Литва — в 2. В Латвии, России и Эстонии сформировавшиеся международные кластеры не выявлены. На рисунке 2 отображено распределение стран, входящих в состав Балтийского региона, по степени их вовлеченности в международные кластеры.

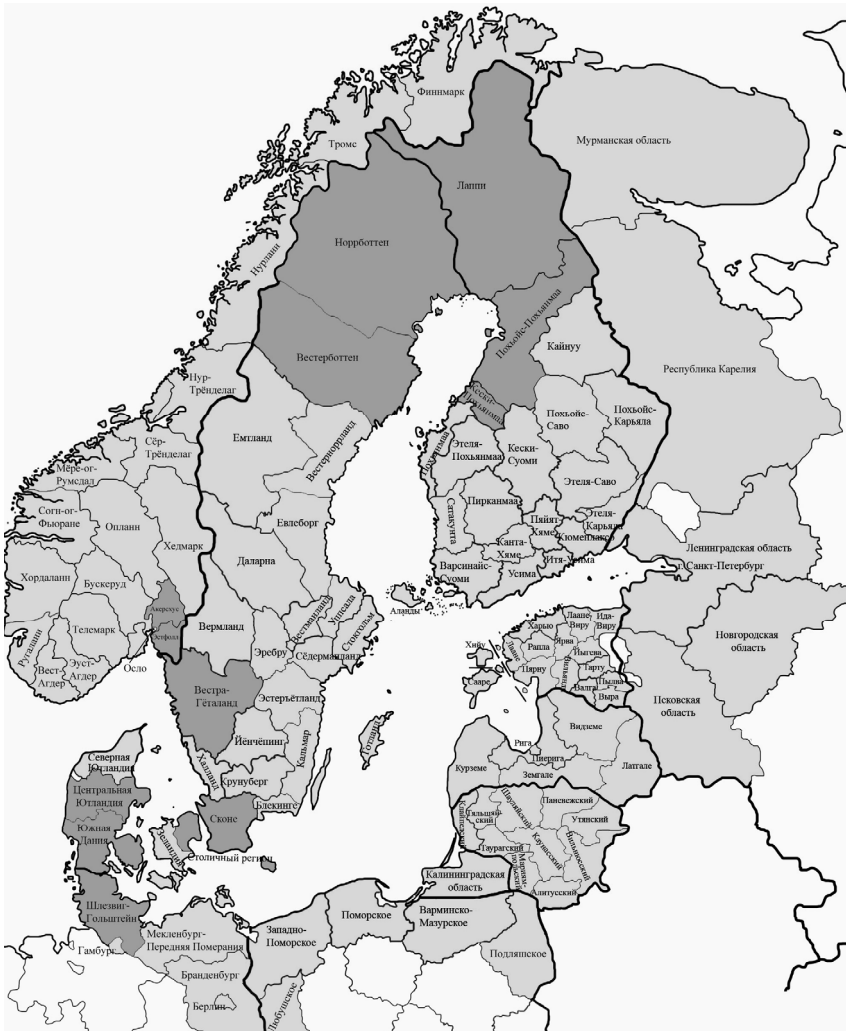


Рис. 1. География международных кластеров в Балтийском регионе

*Источник:* составлено автором; использована основа карты из работы [7].

В странах Скандинавии и Норвегии доля МК от общего числа организованных кластеров составляет около 20%. Для стран Прибалтики и Польши данный показатель значительно ниже — менее 7%. Лидирующие позиции занимает Швеция, так как почти треть от всех созданных на ее территории кластеров — международные. Доля Германии в международных кластерах макрорегиона несколько ниже, чем в Скандинавских странах, однако этот результат объясняется тем, что в рамках исследования были рассмотрены лишь северные немецкие земли и города Гамбург и Берлин. В целом же в Германии более 300 организованных кластеров, в том числе международных (например, «БиоДолина» с участием Франции и Швейцарии).



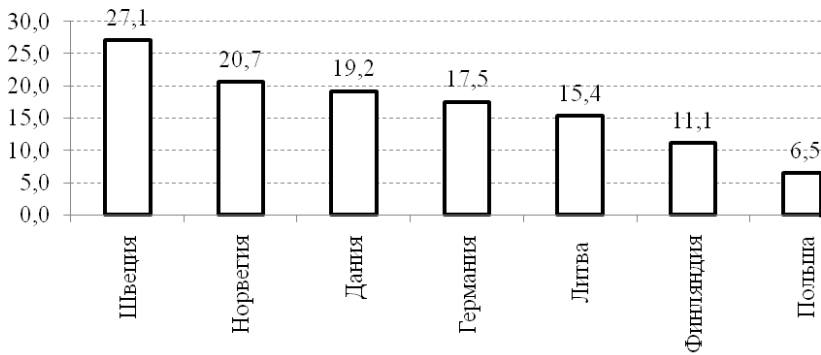


Рис. 2. Удельный вес МК  
в общем объеме организованных кластеров с участием страны, %

Из 28 международных кластеров в Балтийском регионе 75 % относятся к трансграничным и 25 % — к транснациональным. Наиболее активное участие в кластерах обоих типов демонстрируют акторы из Дании и Швеции. Историческое единство датско-шведских приграничных регионов обусловило наличие благоприятной среды для развития трансграничного сотрудничества с последующим созданием единого трансграничного региона (ТР). Яркими примерами результата международной кооперации двух стран можно назвать кластеры «Медиконо-вая долина» и «Кластер 55».

Соотношение числа трансграничных и транснациональных кластеров с участием Германии — 60 и 40 % соответственно. В рамках Балтийского региона более 57 % транснациональных кластеров инициировано с участием этой страны, что указывает на высокую ее значимость в вопросах международного сотрудничества и транснациональной регионализации.

Финляндия и Норвегия участвуют в 6 международных кластерах макрорегиона, однако характер их участия различен. Для Финляндии свойственна высокая доля трансграничных кластеров (около 80 %), в то время как в Норвегии данный показатель находится на уровне 30 %. Степень вовлеченности данных стран в международные кластеры Балтийского региона также отличается. Финляндия демонстрирует сравнительно низкие показатели по доле в трансграничных и транснациональных кластерах макрорегиона: 23,8 и 14,3 % соответственно. Уровень транснациональной регионализации Норвегии выше (57,1 %) и сопоставим с Германией и Швецией.

Причины различной степени вовлеченности в процессы трансграничного кластерного сотрудничества во многом обусловлены характером проводимой в стране кластерной политики, а также эффективностью конкурентной политики региона [15], основанной на стимулах новаторства. В Финляндии действует программа поддержки развития экспертных центров, которая в большей степени ориентирована на раз-

витие национальных промышленных кластеров и повышение их конкурентоспособности за счет выстраивания эффективной системы связей между институциональными акторами. Создание международных кластеров, как правило, является результатом совместной инициативы институтов Финляндии и Швеции по развитию периферийных территорий и повышению эффективности исторически сложившихся интеграционных процессов в приграничье, что и обусловило высокую долю участия Финляндии именно в трансграничных кластерах.

Кластерная политика Норвегии также ориентирована на развитие кластеров внутри страны. Однако высокий уровень развития ряда национальных отраслей, вошедших в состав ключевых областей специализации Балтийского региона (например, сфера наук о жизни), позволил стране сформировать транснациональные связи. В 2005 г. образован транснациональный кластер «МедПобережье Скандинавия», в 2006-м — Кластер по изучению онкологических заболеваний Осло. Кроме того, в последнее десятилетие программы государственной поддержки формирования и развития кластеров в Норвегии стали все более ориентированными на получение выгод от создания именно международной сети коллабораций<sup>2</sup>.

Польша и Литва участвуют только в транснациональных кластерах, и степень их вовлеченности в международное кластерное сотрудничество в Балтийском регионе невелика.

Значительная доля трансграничных кластеров в общем числе МК макрорегиона свидетельствует о высоком уровне развития кооперационных связей в рамках трансграничных регионов. Большинство трансграничных кластеров стран Балтийского региона располагается в четырех трансграничных регионах: Эресунн, Ютландия, Ботническая дуга и Осло — Вестра-Гёталанд (рис. 3).



Рис. 3. Распределение трансграничных регионов по доле сформированных трансграничных кластеров на их территории, %

<sup>2</sup> Развитая система коллаборации предполагает определенную степень «слияния» акторов различных институциональных сфер, выраженного в установлении тесных партнерских отношений, схожих с взаимодействием между отдельными подразделениями одной компании, при сохранении формальной юридической обособленности. По мнению Т. Р. Гареева, именно создание единых «локально специфических институтов» [1, с. 27] позволяет объяснить феномен существования международных кластеров.

Лидирующие позиции занимает датско-шведский регион Эресунн, образованный в 1993 г. при объединении Столичного региона Дании и региона Сконе в Швеции. Его образование сопровождалось созданием единого комитета Эресунн и развитием транспортной инфраструктуры между двумя приграничными территориями [18].

На втором месте находится трансграничный регион Ютландия, который в различные периоды истории попеременно принадлежал Дании и Германии. Последние изменения границ региона произошли после Второй мировой войны (в 1955 г.) в результате подписания датско-немецкого соглашения о сотрудничестве в рамках «Декларации Копенгаген-Бонн» (*Bonn-Copenhagen Declaration*). В 1997 г. был создан еврорегион Южная Дания — Шлезвиг, который и стал основой современного трансграничного региона Ютландия. Сегодня он обладает специально созданной организацией, так называемым центром роста (*Vækstcentret*), который координирует политическую, деловую и социальные инициативы [23].

Трансграничный регион Ботническая дуга образован в 1998 г. в результате объединения 12 шведских и финских муниципалитетов, расположенных на побережье Ботнического залива, в которых проживает более половины населения Северной Швеции и Северной Финляндии. В результате его создания предполагалось решить проблему недостатка квалифицированных специалистов в приграничье, повысить мобильность кадров, более эффективно использовать потенциал городов Оулу и Лулео как центров промышленности и НИОКР [20; 22]. Формирование региона Ботнической дуги сопровождалось организацией ассоциации, объединившей представителей власти, бизнеса и науки двух стран.

Трансграничный регион Осло — Вестра-Гёталанд, или так называемый «регион ГО», появился в 1995 г. в результате подписания соглашения о трансграничном сотрудничестве между городами Осло (Норвегия) и Гётеборг (Швеция) по приоритетному биомедицинскому направлению. В 2003 г. границы сотрудничества были расширены до районов Акерсхус и Эстфолл в Норвегии и региона Вестра-Гёталанд в Швеции. Формирование современных границ трансграничного региона сопровождалось созданием ассоциации, которая включает совет трансграничного региона, контактную группу и четыре рабочие группы секретариата (сферы коммуникаций, культуры и туризма, бизнеса и образования) [4].

Швеция участвует в кластерном сотрудничестве в трех из четырех трансграничных регионов, выделенных выше (Эресунн, Ботническая дуга, Осло — Вестра-Гёталанд); Дания — в двух из четырех (Эресунн, Ютландия); Германия, Финляндия и Норвегия — лишь в одном. Такое распределение в значительной мере обусловлено высоким инновационным потенциалом этих регионов, нежели фактором географической близости<sup>3</sup>. Согласно результатам исследования типологии приграничных регионов стран ЕС [21], проведенного в рамках Пятой рамочной программы научного и технологического развития на основе кластерного анализа, трансгра-

<sup>3</sup> Другие перспективные регионы для формирования международных кластеров рассматриваются далее.

нические регионы Эресунн, Ютландия, Ботническая дуга и Осло — Вестра-Гёталанд относятся к группе с высокой долей интеграции и характеризуются значительным уровнем экономической эффективности и социально-культурной близости. Прочие трансграничные регионы отстают по своему уровню развития и экономической эффективности, в частности, из-за недостаточной системности экономических связей и низкого потенциала рынка, что оказывает негативное воздействие на развитие МК.

Участие страны в международном кластере обуславливается наличием у ее акторов соответствующих компетенций, позволяющих обеспечивать синергетический эффект комплементарных свойств участников кластера. Распределение международных кластеров Балтийского региона по областям специализации представлено на рисунке 4.

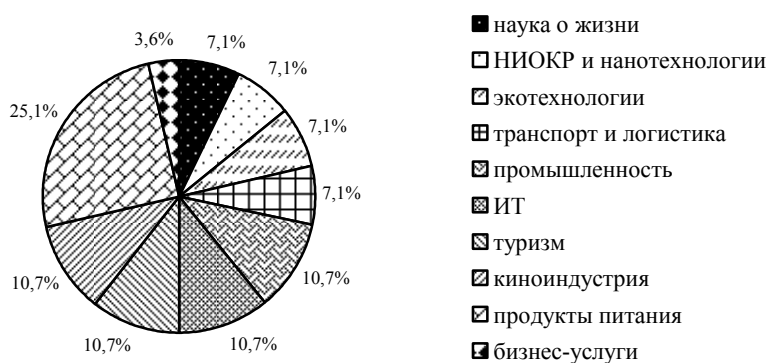


Рис. 4. Распределение международных кластеров Балтийского региона по специализации, %

Около половины международных кластеров макрорегиона задействованы в инновационных отраслях экономики и почти все связаны с внедрением инновационных решений<sup>4</sup>. Среди ведущих направлений: науки о жизни (включая фармацевтику, био- и медицинские технологии); НИОКР; нанотехнологии; экотехнологии; транспорт и логистика; промышленность. Науки о жизни в качестве ключевого направления международного кластерного сотрудничества доминируют практически во всех странах, за исключением Финляндии, которая в большей степени ориентирована на промышленное производство.

Более половины всех МК макрорегиона находятся на стадии своего развития, что во многом обусловлено активизацией в последнее десятилетие кластерной политики, направленной на поддержку международного сотрудничества (преимущественно трансграничного). Одним из ее результатов стал рост числа кластерных инициатив, направленных на создание международных кластеров. В среднем в регионе Балтийского моря доля между-

<sup>4</sup> Например, международные кластеры в сфере экотехнологий ориентированы на межотраслевое сотрудничество по альтернативной энергетике (биоэтанол) и переработке отходов и т. д.

народных кластерных инициатив от общего числа проектов по международному сотрудничеству составляет 23,4%<sup>5</sup>. Рисунок 5 отражает размещение трансграничных территорий стран Балтийского региона, в которых выявлены примеры реализации международных кластерных инициатив.

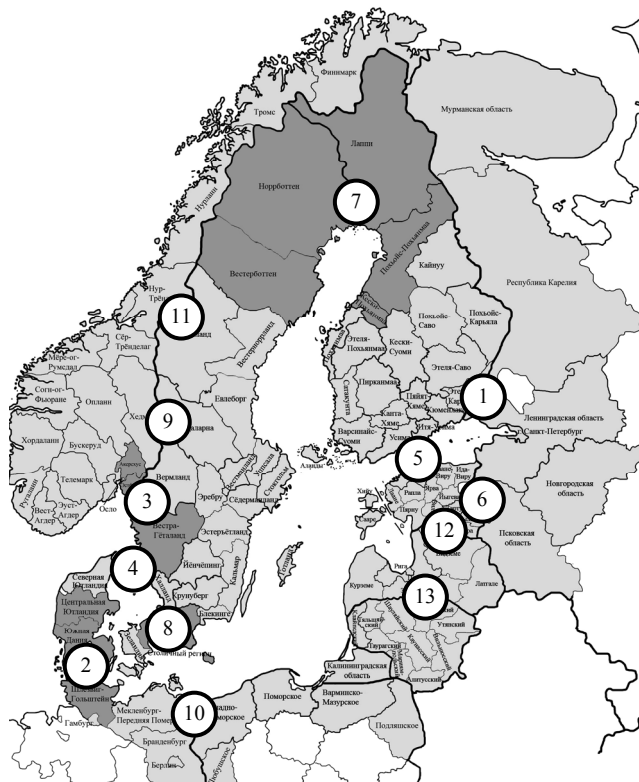


Рис. 5. Территориальные объединения стран Балтийского региона на основе фактической реализации международных кластерных инициатив: 1 — приграничные территории Финляндии и России, 40%\*; 2 — регион Ютландия — Дания и Германия, 37%; 3 — регион Эстфолл — Вестра-Гёталанд — трансграничная территория Норвегии и Швеции, 34%; 4 — регион Скагеррак, объединяющий Данию, Швецию и Норвегию, 30%; 5 — приграничные территории Эстонии и Финляндии, 28%; 6 — приграничные территории Эстонии, Латвии и России, 26%; 7 — регион Ботническая дуга — Швеция и Финляндия, 22%; 8 — регион Эресунн — Дания и Швеция, 18%; 9 — регион Центральная Скандинавия — трансграничная территория Норвегии и Швеции, 17%; 10 — регион Померания — трансграничная территория Германии и Польши, 16%; 11 — регион Северный Зеленый Пояс — трансграничная территория Норвегии и Швеции, 15%; 12 — приграничные территории Латвии и Эстонии, 11%; 13 — приграничные территории Литвы и Латвии, 10%

\* Процент характеризует долю проектов по созданию международного кластера из общего числа проектов по международному сотрудничеству.

Источник: составлено автором на основе [19].

<sup>5</sup> Цифра получена на основе анализа общеевропейских программ по международному сотрудничеству (*Interreg, InterregNord, Intranet, Pomerania, LatLit, Derreg, EstLat, Kohla-jarve, Centralbaltic, Southeastfinrusnpi* и ряда других).

Наибольшая доля проектов по созданию международных кластеров из общего числа проектов по международному сотрудничеству (40%) принадлежит приграничной территории Финляндии (губернии Южное Саво, Северное Саво, Южная Карелия, Кюменлааксо, Уусимаа и Пяйят-Хяме) и России (Ленинградская область, включая Санкт-Петербург, и Республика Карелия); этот высокий процент объясняется небольшим количеством проектов по приграничному сотрудничеству (всего 36), а также выбранной специализацией проектов — организация бизнес-кооперации среднего и малого предпринимательства двух стран. Регионы Ютландия (37%), Эстфолл — Вестра-Гёталанд (34%) и Скагеррак (30%) также вошли в четверку регионов, где около  $\frac{1}{3}$  проектов связаны с созданием международных кластеров. Основными направлениями формирования МК выступают экотехнологии, науки о жизни, НИОКР и нанотехнологии. Россия в общей сложности вовлечена в международные кластерные инициативы по 13 различным направлениям в рамках трансграничного сотрудничества с Латвией, Финляндией и Эстонией. Однако сформированных международных кластеров с участием РФ нет. Для сравнения: Швеция, страна-лидер по количеству участия в МК в макрорегионе, имеет сравнительно меньшее число ключевых направлений развития, но представлена в большем количестве трансграничных регионов с международными кластерными инициативами.

Результаты сравнительного анализа областей специализации международных кластеров и инициатив указывают на ряд закономерностей:

— во-первых, приоритетные направления создания кластерных инициатив в макрорегионе совпадают со специализацией уже существующих международных кластеров (экотехнологии, науки о жизни, НИОКР и нанотехнологии). Это объясняется тем, что Северные страны и Германия стремятся создавать международные кластеры на основе существующих компетенций, в свою очередь, страны Прибалтики, Польша и Россия исходят из перспективности определенной отрасли и ее привлекательности для развитых стран Балтийского региона;

— во-вторых, менее чем в половине регионов с международными кластерными инициативами сформировались МК (преимущественно страны Скандинавии и Германия), что свидетельствует о сложности формирования системы международных кластерных взаимодействий и необходимости как высокого общего уровня развития стран-участниц, так и значительного потенциала в конкретной сфере;

— в-третьих, для стран Прибалтики, Польши и России могут быть выделены дополнительные перспективные направления сотрудничества, включающие сельское и лесное хозяйство, обрабатывающую промышленность.

Формирование и развитие организованных международных кластеров представляет собой длительный и сложный процесс, требующий от стран мощного инновационного потенциала, конкурентоспособной экономики, а также значительного объема инвестиций (в том числе государственных) для поддержки как сферы науки и образования, так и кластерных инициатив и уже сформированных МК.

Государство играет ключевую роль в организации благоприятной для создания МК среды, что выражается в появлении соответствующих рамочных условий хозяйствования и упрощении системных межорганизационных взаимодействий между институциональными сферами разных стран. В приграничных регионах с наличием успешных международных кластеров на подготовительном этапе были подписаны соглашения о сотрудничестве, облегчающие и упрощающие процессы кадровой и финансовой мобильности; сформированы единые трансграничные регионы с соответствующими комитетами по содействию активной социально-экономической интеграции двух (например, регион Эресунн) и более стран (например, регион Скатеррак).

В субъектах РФ также уделяется особое внимание интеграции региональных кластеров в глобальные цепочки создания добавленной стоимости через приобретение и последующее внедрение хозяйствующими субъектами новых технологий и оборудования; получение ими доступа к новейшим методам управления и базам знаний и выход на новые рынки [9]. Однако селективный отбор органами государственной власти участников и профиля кластеров на основе проектных заявок софинансирования и параметров *экономики масштаба* (рост объемов производства, затрат на НИОКР и т. п.) часто приводит к тому, что кластерные проекты в России представляют собой лишь «финансовые заявки территорий и государственных организаций на текущие нужды (помещения, жилье, дороги), а кластерные программы властей — встречный поток субсидий, ассигнований и преференций под селективно отобранные заявки» [11, с. 7].

### Список литературы

1. *Гареев Т. Р.* Кластеры в институциональной проекции: к теории и методологии локально социально-экономического развития // Балтийский регион. 2012. № 3 (13). С. 7—33.

2. *Драгилева И. И., Зверев Ю. М., Корнеевец В. С., Федоров Г. М.* Трансграничная кооперация в Балтийском регионе // Балтийский регион как полюс экономической интеграции Северо-Запада Российской Федерации и Европейского союза. Калининград, 2006.

3. *Европейская платформа по кластерному сотрудничеству* : официальный информационный портал. База данных за 2013. URL: <http://www.clustercollaboration.eu> (дата обращения: 10.07.2013).

4. *Информационный портал совета трансграничного региона ГО «GO council»*. URL: <http://www.go-regionen.org> (дата обращения: 19.12.2012).

5. *Каледин Н. В., Корнеевец В. С.* Трансграничное сотрудничество в Балтийском регионе — к новым пространственным формам международной экономической интеграции // Вестник Санкт-Петербургского университета. 2007. № 7 (3). С. 80—90.

6. *Корнеевец В. С.* Транснациональные и трансграничные регионы как специфические формы территориальной организации общества : дис. ... д-ра геогр. наук. Калининград, 2010.

7. *Кузнецова Т. Ю., Федоров Г. М.* Территориальная дифференциация демографического развития Балтийского макрорегиона // Вестник Российского государственного университета им. И. Канта. 2011. № 1. С. 131—137.

8. *Межевич Н. М.* Балтийский регион и Россия на Балтике: специфика позиционирования. URL: <http://www.ut.ee/ABVKeskus/publ/2004/VF-B.pdf> (дата обращения: 12.03.2013).

9. *Методические* рекомендации по реализации кластерной политики в субъектах Российской Федерации : утв. Минэкономразвития РФ от 26 декабря 2008 №20636-АК/д19 : [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

10. *Михайлов А. С.* Формирование международных кластеров в Балтийском регионе // Балтийский регион. 2013. № 1 (15). С. 53—66.

11. *Смородинская Н. В.* Территориальные инновационные кластеры: мировые ориентиры и российские реалии : доклад. URL: <http://www.hse.ru/data/2013/04/11/1297354387/Smorodinskaya.pdf> (дата обращения: 08.07.2013).

12. *Федоров Г. М.* Потенциал сотрудничества России и ЕС в инновационной сфере на Балтике // Региональные исследования. 2013. № 3. С. 57—64.

13. *Федоров Г. М.* Перспективы сетевого сотрудничества России и стран ЕС в инновационной сфере на Балтике // Балтийский регион. 2013. № 1 (15). С. 7—26.

14. *Филиппов П. Н.* Интернализация межотраслевых комплексов (на примере энергетических кластеров Северо-Запада России и Финляндии) : автореф. дис. ... канд. экон. наук. СПб., 2005.

15. *Шаститко А. Е.* Конкурентоспособность региона: содержание, факторы, политика // Балтийский регион. 2009. № 1 (1). С. 11—31.

16. *Электронная база статистических данных Европейской кластерной обсерватории.* URL: <http://www.clusterobservatory.eu/index.html> (дата обращения: 06.07.2013).

17. *Kompetenznetze.* URL: [http://www.kompetenznetze.de/service/bestellservice/-medien/kurzstudie\\_internationalisierung.pdf](http://www.kompetenznetze.de/service/bestellservice/-medien/kurzstudie_internationalisierung.pdf) (дата обращения: 10.03.2013).

18. *Mikhaylov A. S.* Case Study on the Structural Transformation of an International Cluster: European Perspective // Modern applied science. 2013. № 7 (12). P. 1—8.

19. *Mikhaylov A. S.* Internationalization cluster policy of the Baltic Sea region countries: formation of the international clusters // Report of the 4th International scientific conference on European Science and Technology. Munich, 2013. P. 631—636.

20. *The Bothnian Arc.* European Commission. 20 p. URL: <http://ec.europa.eu/ourcoast/download.cfm?fileID=907> (дата обращения: 12.05.2013).

21. *Topaloglou L., Kallioras D., Manetos P., Petrakos G.* A Border Regions Typology in the Enlarged European Union // Journal of Borderlands Studies. 2005. № 20 (2). P. 67—90.

22. *Towards an EU strategy for the Baltic Sea region.* European Commission. 8 p. URL: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/archive/consultation/baltic/doc/organisation/bothnianarc.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/archive/consultation/baltic/doc/organisation/bothnianarc.pdf) (дата обращения: 12.05.2013).

23. *Vækstcentret* : официальный сайт секретариата. URL: <http://www.vaekstcentret.eu> (дата обращения: 20.04.2013).

### Об авторе

*Андрей Сергеевич Михайлов*, аспирант, младший научный сотрудник Центра социально-экономических исследований, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: [mikhailov.andrey@yahoo.com](mailto:mikhailov.andrey@yahoo.com)



GEOGRAPHY OF INTERNATIONAL CLUSTERS  
IN THE BALTIC REGION

A. Mikhailov \*

\* *Immanuel Kant Baltic Federal University  
14 A. Nevski Str., Kaliningrad, 236041, Russia*

Received on December 12, 2013

*International cluster is a relatively new form of spatial organisation of economy in the globalisation conditions, which has become a frequent phenomenon in European countries, including those of the Baltic region. It requires a comprehensive study of both regional economics and economic geography. This article aims to identify structured international clusters in the Baltic region and map the corresponding regions. The results obtained will make it possible to get a comprehensive idea of the aggregate of international clusters existing and emerging in the region and put forward a hypothesis about the prerequisites of their formation. The methodological framework of the research is an integrated case study. The article considers the processes of transboundary and transnational regionalisation in the countries of the Baltic region aimed at the development of international clusters. 'International cluster' is defined as a new form of spatial economy. The author identifies and maps organised international clusters and cluster initiatives in the Baltic Sea region countries. The international clusters of the Baltic region are characterised according to the following criteria: the degree of geographical localisation, the organisational type of formation, and specialisation areas. The author analyses the degree of involvement of a Russian region into the processes of international cluster cooperation in the macroregion.*

*Keywords:* international cluster, Baltic region, geography, transboundary regionalisation

References

1. Gareev, T. 2012, Clusters in the institutional perspective: on the theory and methodology of local socioeconomic development, *Baltic Region*, no. 3 (13), p. 4—24. doi: 10.5922/2079-8555-2012-3-1.
2. Dragileva, I.I., Zverev, Yu.M., Korneevets, V.S., Fedorov, G.M. 2006, Transgranichnaja kooperacija v Baltijskom regione [Cross-border cooperation in the Baltic region]. In: *Baltijskij region kak poljus jekonomicheskoj integracii Severo-Zapada Rossijskoj Federacii i Evropejskogo Sojuza* [Baltic region as a pole of economic integration of the North-West of the Russian Federation and the European Union], Kaliningrad, Immanuel Kant State University of Russia, 392 p.
3. *Leading web platform for European clusters*, 2013, available at: <http://www.clustercollaboration.eu> (accessed 10.07.2013).
4. *Välkommen till Göteborg-Oslo-samarbetet*, available at: <http://www.go-regionen.org> (accessed: 19.12.2012).
5. Kaledin, N.V., Korneevets, V.S. 2007, Transgranichnoe sotrudnichestvo v Baltijskom regione — k novym prostranstvennym formam mezhdunarodnoj jeko-

nomicheskoy integracii [Cross-border cooperation in the Baltic region — to the new spatial forms of international economic integration], *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta* [Bulletin of St. Petersburg University], Vol. 7, no. 3, p. 80—90.

6. Korneevets, V.S. *Transnacional'nye i transgranichnye regiony kak specificheskie formy territorial'noj organizacii obshhestva* [Transnational and cross-border regions as specific forms of territorial organization of society], 2010, doctoral dissertation, Kaliningrad, 364 p.

7. Kuznetsova, T. Yu., Fedorov, G.M. 2011, Territorial'naja differenciacija demograficheskogo razvitiya Baltijskogo makroregiona [The territorial differentiation of demographic development of the Baltic macroregion] // *Vestnik Rossijskogo gosudarstvennogo universiteta im. I. Kanta* [Vestnik of the Immanuel Kant State University of Russia], no. 1, p. 131—137.

8. Mezhevich, N.M. 2004, *Baltijskij region i Rossija na Baltike: specifika pozicionirovaniya* [Baltic region and Russia on the Baltic Sea: specificity ranking], 14 p., available at: <http://www.ut.ee/ABVKeskus/publ/2004/VF-B.pdf> (accessed 12.03.2013).

9. *Metodicheskie rekomendacii po realizacii klasternoj politiki v sub'ektah Rossijskoj Federacii. Utv. Minjekonomrazvitiya RF ot 26 dekabrya 2008 №20636-AK/d19* [Guidelines for implementing cluster policies in the Russian Federation. Approved by Ministry of Economic Development 26 December 2008 number 20636-AK/d19], 2008, Legal reference system «Consultant Plus».

10. Mikhailov, A. 2013, Development of International Clusters in the Baltic Sea Region, *Baltic Region*, no. 1, p. 37—46. doi: 10.5922/2079-8555-2013-1-4.

11. Smorodinskaya, N.V. 2013, Territorial'nye innovacionnye klastery: mirovye orientiry i rossijskie realii [Regional Innovation Clusters: World landmarks and Russian Reality], *XIV Aprel'skaja mezhdunarodnaja nauchnaja konferencija «Modernizacija jekonomiki i obshhestva»* [The April XIV International scientific conference «Modernization of Economy and Society»], 2—5 April 2013, Moscow, available at: <http://www.hse.ru/data/2013/04/11/1297354387/Smorodinskaya.pdf> (accessed 12.03.2013).

12. Fedorov, G.M. 2013, Potencial sotrudnichestva Rossii i ES v innovacionnoj sfere na Baltike [The potential for cooperation between Russia and the EU in innovation in the Baltic Sea] // *Regional'nye issledovaniya* [Regional studies], no. 3, p. 57—64.

13. Fedorov, G.M. 2013, Innovations in the Baltic Sea Region and Network Cooperation between Russia and the EU, *Baltic Region*, no. 1 (15), p. 4—18. doi: 10.5922/2079-8555-2013-1-1.

14. Filippov, P.N. 2005, *Internalizacija mezhotraslevyh kompleksov (na primere jenergeticheskikh klasterov Severo-zapada Rossii i Finljandii)* [Internalization interbranch complexes (for example, energy clusters in Northwest Russia and Finland)], PhD thesis, Saint Petersburg, Saint Petersburg State University, 172 p.

15. Shastitko, A. 2009, Competitiveness of the region: content, factors, policies, *Baltic Region*, no. 1, p. 10—25. doi: 10.5922/2079-8555-2009-1-2.

16. *European Cluster Observatory*, 2013, available at: <http://www.clusterobservatory.eu/index.html> (accessed 06.07.2013).

17. *Kompetenznetze*, 2013, available at: [http://www.kompetenznetze.de/service/bestellservice/-medien/kurzstudie\\_internationalisierung.pdf](http://www.kompetenznetze.de/service/bestellservice/-medien/kurzstudie_internationalisierung.pdf) (accessed 10.03.2013).

18. Mikhaylov, A.S. 2013, Case Study on the Structural Transformation of an International Cluster: European Perspective, *Modern applied science*, no. 7 (12), p. 1—8.

19. Mikhaylov, 2013, A. S. Internationalization cluster policy of the Baltic Sea region countries: formation of the international clusters, *Report of the 4th International scientific conference on European Science and Technology*, Munich, Vela Verlag, April 2013, p. 631—636.

20. *The Bothnian Arc*, 2013, European Commission, 20 p., available at: <http://ec.europa.eu/ourcoast/download.cfm?fileID=907> (accessed 12.05.2013).

21. Topaloglou, L., Kallioras, D., Manetos, P., Petrakos, G. 2005, A Border Regions Typology in the Enlarged European Union, *Journal of Borderlands Studies*, no. 20 (2), p. 67—90.

22. *Towards an EU strategy for the Baltic Sea region*, 2013, European Commission, 8 p., available at: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/archive/consultation/baltic/doc/organisation/bothianarc.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/archive/consultation/baltic/doc/organisation/bothianarc.pdf) (accessed 12.05.2013).

23. *Vækstcentret*, 2013, available at: <http://www.vaekstcentret.eu> (accessed 20.04.2013).

#### About the author

*Andrei Mikhailov*, PhD student, Junior Research Fellow, Centre for Socioeconomic Studies, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: [mikhailov.andrey@yahoo.com](mailto:mikhailov.andrey@yahoo.com)

## РЕЦЕНЗИИ



### ОТ ОБЩИХ ИНТЕРЕСОВ — К ОБЩЕЙ ПОЛИТИКЕ

**Кулик С. А. Россия в балтийском лабиринте : монография.  
М. : Экон-информ, 2013. 217 с.**

Балтийский регион является сегодня одним из самых динамично развивающихся, инновационных регионов мира. В силу исторических причин судьбы народов, живших и живущих здесь, тесно переплетаются, а события прошлого оказывают значительное воздействие на развитие межгосударственных отношений. Несмотря на огромную значимость Балтийского региона для Российской Федерации, современная балтийская политика России нередко оставляет впечатление непоследовательности, недосказанности и сиюминутности. Такое положение объясняется не только просчетами политиков и дипломатов, но и тем, что в российской науке наблюдается явный дефицит серьезных исследований, посвященных стратегиям Российской Федерации и Европейского союза в Балтийском регионе. В данной связи С. А. Кулик поставил перед собой очень сложную, но крайне востребованную в современной практической деятельности задачу сравнительного анализа регионального сотрудничества двух ключевых игроков в регионе Балтийского моря — РФ и ЕС.

В первой главе «С высот Кремля» С. А. Кулик, опираясь на широкую документальную базу, аргументированно дает ответы на такой дискуссионный вопрос: «почему не появилась внятная и открытая для публикации стратегия Кремля для региона Балтийского моря, и нужна ли она вообще?» (с. 6). По мнению автора, формирование единой стратегии для региона Балтийского моря (далее — РБМ) было бы контрпродуктивно ввиду политического разнообразия региона (с. 24). Отношения России с государствами РБМ имеют различные уровни взаимодействия и взаимопонимания. Именно поэтому, по мнению С. А. Кулика, назрела необходимость разработки нового базового соглашения России и Евросоюза по данному региону (с. 39). Кроме того, автор справедливо отмечает, что в Концепции внешней политики РФ 2013 г. сотрудничество с ЕС определено в рамках «создания единого экономического и гуманитарного пространства от Атлантики до Тихого океана», куда, возможно, будет входить и Балтийский регион (с. 32).

С. А. Кулик глубоко и подробно рассматривает эволюцию отношения Евросоюза к РБМ. Анализируя «Стратегию Европейского союза для региона Балтийского моря», он приходит к выводу о двойственном отношении европейских политиков к сотрудничеству с Россией в данном регионе (с. 42—43). Автор, последовательно анализируя ход под-

готовки и принятия Стратегии, справедливо отмечает последствия того, что Россия не была привлечена к ее разработке: «конечно — это внутренний документ, но, как показывает практика, в ходе работы двери для консультации с очевидным внешним партнером лучше открывать пошире» (с. 71).

Вторая глава — «Механизмы сотрудничества» — конкретизирует цель, задачи и деятельность региональных международных организаций. В ней, в частности, подробно рассматривается роль Совета государств Балтийского моря (СГБМ) как «основного координатора развития регионального сотрудничества» (с. 86). С. А. Кулик акцентирует свое внимание на том, что члены Европейского союза сделали СГБМ инструментом реализации Стратегии ЕС. Именно поэтому России необходимо активизировать свою работу в направлении развития отношений с Евросоюзом в рамках такого проекта, как «Северное измерение», и в направлении трансграничного сотрудничества.

Третья глава — «К сверке установок» — раскрывает значение Северо-Западного федерального округа (СЗФО) РФ в развитии сотрудничества в РБМ. Автор аргументированно показывает, что СЗФО может и должен играть значительную роль в развитии сотрудничества в регионе Балтийского моря.

Четвертая глава — «“Сопряжение приоритетов”: транспорт и инновации» — включает анализ основных форм сотрудничества РФ и ЕС в Балтийском регионе. С. А. Кулик справедливо отмечает, что тематика транспортного сотрудничества долгое время рассматривалась российской стороной исключительно в рамках сотрудничества с Латвией и Эстонией, где политические интересы зачастую перевешивали экономические (с. 149—152). Россия до сих пор испытывает недостаток целостного видения транспортной политики в данном регионе. И хотя правительством РФ в 2005 г. была принята «Транспортная стратегия РФ на период до 2020 года», где конкретизированы меры по модернизации и строительству транспортных систем, например в СЗФО, автор выделяет и те препятствия, которые мешают реализации данной стратегии на практике. Трудно не согласиться с его мнением, что при разработке концепций, посвященных развитию транспортных систем, как России, так и Европейскому союзу необходимо учитывать интересы друг друга.

Инновационная составляющая российско-европейского сотрудничества в РБМ, по мнению С. А. Кулика, испытывает ряд трудностей. Несмотря на то что российская сторона готова и открыта к международному сотрудничеству в данной области (с. 181), Европейский союз не стремится привлекать РФ к развитию инновационной сферы в РБМ. Автор монографии на основе статистических данных доказывает, что инновационный потенциал России в регионе достаточно высок (с. 184—186). Будущее инновационной политики в РБМ он видит в создании кластеров, отмечая, однако, низкий уровень развития данных структур в России сегодня (с. 199).

В целом монография С. А. Кулика затрагивает самые актуальные вопросы балтийской политики РФ и ЕС, имеет богатую и разнообраз-

ную эмпирическую базу для дальнейших размышлений. Автор выделяет важнейшие точки соприкосновения политик России и Евросоюза в Балтийском регионе, указывает возможные каналы влияния российской дипломатии на выстраивание общей с Евросоюзом политики в РБМ. Одним из безусловных достоинств данной работы можно назвать живой, образный литературный язык, ценное умение автора облечь сложные явления и процессы в яркую литературную форму. Книга С. А. Кулика захватывает внимание читателя с первой страницы и не отпускает его до тех пор, пока не будет перевернута последняя. Данное издание, без сомнения, станет крайне востребованным и полезным как для специалистов, так и для широкого круга читателей, интересующихся современными процессами в Балтийском регионе.

### ***Об авторе***

*Ирина Николаевна Новикова*, доктор исторических наук, профессор, декан факультета международных отношений, Санкт-Петербургский государственный университет, Россия.

Email: [i.novikova@spbu.ru](mailto:i.novikova@spbu.ru)

### ***About the author***

*Prof. Irina Novikova*, Dean of the School of International Relations, Saint Petersburg State University, Russia.

Email: [i.novikova@spbu.ru](mailto:i.novikova@spbu.ru)

## ТРЕБОВАНИЯ И УСЛОВИЯ ПУБЛИКАЦИИ СТАТЕЙ В ЖУРНАЛЕ «БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН»

### Правила публикации статей в журнале

1. Представляемая для публикации статья должна быть актуальной, обладать новизной, содержать постановку задач (проблем), описание основных результатов исследования, полученных автором, выводы, а также соответствовать правилам оформления.

2. Материал, предлагаемый для публикации, должен быть оригинальным, не публиковавшимся ранее в других печатных изданиях. При отправке рукописи в редакцию журнала автор автоматически принимает на себя обязательство не публиковать ее ни полностью, ни частично в каком-либо издании без согласия редакции.

3. Рекомендованный объем статьи — 0,5 уч.-изд. л. (20 тыс. знаков с пробелами), для научного сообщения — 0,15 уч.-изд. л. (6 тыс. знаков с пробелами).

4. Все присланные в редакцию работы проходят *внутреннее* и *внешнее рецензирование*, а также проверку системой «Антиплагиат», по результатам которых принимается решение о возможности включения статьи в журнал.

5. Плата за публикацию рукописей не взимается.

6. При подаче статьи на рассмотрение автор вместе с материалами рукописи должен представить внешнюю рецензию на работу (с обязательным указанием контактных данных рецензента: Ф. И. О., место работы, должность, e-mail, контактный телефон). При подаче статьи в электронном виде рецензию можно представить в формате PDF.

7. Статья направляется в редакцию журнала ведущему редактору периодической печати издательства Татьяне Юрьевне Кузнецовой по e-mail: [tikuznetsova@kantiana.ru](mailto:tikuznetsova@kantiana.ru) или [tikuznetsova@gmail.com](mailto:tikuznetsova@gmail.com)

8. С января 2013 г. статьи на рассмотрение принимаются в режиме онлайн. Для этого авторам нужно зарегистрироваться на портале «Единой редакции научных журналов БФУ им. И. Канта» [http://journals.kantiana.ru/submit\\_an\\_article/](http://journals.kantiana.ru/submit_an_article/) и следовать подсказкам в разделе «Подать статью онлайн».

9. Решение о публикации (или отклонении) статьи принимается редакционной коллегией журнала после ее рецензирования и обсуждения.

### Комплектность и форма представления авторских материалов

1. Статья должна содержать следующие элементы:

1) индекс УДК — должен достаточно подробно отражать тематику статьи (основные правила индексирования по УДК см.: <http://www.naukapro.ru/metod.htm>);

2) название статьи на русском и английском языках (*до 12 слов*);

3) аннотацию на русском и английском языках (*приблизительно 1500 знаков*), оформленную в соответствии с международными стандартами и включающую:

- вступительное слово о теме исследования;
- цель научного исследования;
- описание научной и практической значимости работы;
- описание методологии исследования;
- основные результаты, выводы исследовательской работы;
- ценность проведенного исследования (какой вклад данная работа внесла в соответствующую область знаний);
- практическое значение итогов работы.

В аннотации не должен повторяться текст самой статьи (нельзя брать предложения из статьи и переносить их в аннотацию), а также ее название. В ней не должно быть цифр, таблиц, внутритекстовых сносок и т. д.;

4) ключевые слова на русском и английском языках (*4—8 слов*);

5) список литературы (*не более 25 источников*);

6) пристатейные библиографические списки оформляются на русском языке (в соответствии с ГОСТ Р 7.0.5. — 2008) и *на латинице* (Harvard System of Referencing Guide);

7) сведения об авторах на русском и английском языках (Ф. И. О. полностью, ученые степени, звания, должность, место работы (организация, город, страна), почтовый адрес, e-mail);

8) сведения о языке текста, с которого переведен публикуемый материал.

### Общие правила оформления текста

Авторские материалы должны быть подготовлены *в электронной форме* в формате листа А4 (210 × 297 мм).

Все текстовые авторские материалы принимаются исключительно в формате *doc* и *docx* (Microsoft Office).

Подробная информация о правилах оформления текста, в том числе таблиц, рисунков, ссылок и списка литературы, размещена на сайте «Единая редакция научных журналов БФУ им. И. Канта» <http://journals.kantiana.ru/authors/imk/> (информационно-методический комплекс «Как написать научную статью»).



*Научное издание*

**БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН**  
**2014**  
**1 (19)**

Редакторы: *М. В. Королева, Л. Г. Ванцева*  
Корректор *М. В. Бурлетова*  
Верстка *О. М. Хрусталевой*

Подписано в печать 17.02.2014 г.  
Формат 70×108 <sup>1</sup>/<sub>16</sub>. Усл. печ. 14,9 л.  
Тираж 1000 экз. (1-й завод — 100 экз.). Заказ 41.

Издательство Балтийского федерального университета им. Иммануила Канта  
236041, г. Калининград, ул. А. Невского, 14



*Научное издание*

**БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН**  
**2014**  
**1 (19)**

Редакторы: *М. В. Королева, Л. Г. Ванцева*  
Корректор *М. В. Бурлетова*  
Верстка *О. М. Хрусталевой*

Подписано в печать 17.02.2014 г.  
Формат 70×108 <sup>1</sup>/<sub>16</sub>. Усл. печ. 14,9 л.  
Тираж 1000 экз. (1-й завод — 100 экз.). Заказ 41.

Издательство Балтийского федерального университета им. Иммануила Канта  
236041, г. Калининград, ул. А. Невского, 14

